

ÉTUDE : FORD ESCORT
p. 50
MK I (1968-1974)
GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
29 PAGES TECHNIQUES
LANCIA FULVIA COUPÉ p. 78
Démontage environnement moteur [1]
FIAT 500 p. 84
Remontage moteur [4]
RESTAURATION
Citroën Traction 7C 1937 p. 92
Mini Moke 1986 p. 96
FICHES PRATIQUES p. 105
Installer une barre LED arrière
Mensuel - Volume 25 - Numéro 273 - Janvier 2020 - 4,20 € - ISSN 1262-4357
CITROËN AMI 6 BREAK • CG 1300 S • FIAT 521 C DENTON • MONTEVERDI SAFARI 5.7 • 5 SPORTIVES ECHAPPEMENT
CITROËN
AMI 6
BREAK
p. 34
7930 HX 43
22 PAGES DE PETITES ANNONCES
ESSAIS
p. 18
CG 1300 S
FIAT 521 C
DENTON
p. 26
p. 42
MONTEVERDI
SAFARI 5.7
5 SPORTIVES DE L'ANNÉE
echappement
p. 58
1995
SUBARU IMPREZA
GT TURBO
1986
BMW M3 e30
1982
FORD ESCORT
RS 1600i
PEUGEOT 205 GTi 1.6
1984
1991
RENAULT
CLIO 16S
5 JANVIER 1914 : LE SALAIRE DE LA CHAÎNE
GARAGES DE FRANCE : ECOUEN
AUTOUR DU MONDE : KOP HILL CLIMB REVIVAL [ANGLETERRE]
MUSÉE DU MONDE : VALENTIN BALABANOV [BULGARIE]
www.gazoline.net
M 05076 - 273 - F: 4,20 € - RD
France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € •
Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH

SOMMAIRE *Gazoline n° 273*

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 111

p. 34
CITROËN AMI 6 BREAK

p. 42
MONTEVERDI SAFARI 5.7

ESSAIS


p. 18
CG 1300 S


p. 26
FIAT 521 C DENTON



p. 58


GAZOLINE

VOLUME 25 - NUMÉRO 273
Date de parution
24 décembre 2019

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
Les Ecluses, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Directeur de publication
Michel Hommell
Directeur Général adjoint
Jean-Claude Lebon

RÉDACTION
Les Ecluses, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes - T. 01.84.02.99.00
Internet : www.gazoline.net
e-mail : gazoline@hommell.com

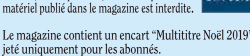
Comité de rédaction
Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef
Stéphane Guitard
Maquette
Olivier Mincheneau
(1er rédacteur graphiste)
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin
(1re secrétaire de rédaction)
et Stéphane Tudela (agenda et clubs)
Conseiller technique
Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
Ermano Balzano, Alain Blond, Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Jean-Louis Loubet, Yann Le Lay, Dominique Pascal, François Roussel et Marco Visani
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.84.02.98.82
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.84.02.98.85

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
Service abonnements Gazoline
45 avenue du Général Leclerc
60500 Chantilly
T. 01.45.36.20.22
Tarif abonnement : 36 euros pour un an, soit 11 numéros
Directrice marketing clients
Sabine Aguera

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.84.02.99.17
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.84.02.99.18
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication
Loïc Rossigneux
Impression
NEWSPRINT,
1 bd d'Italie, 77127 Lieusaint.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357



Le magazine contient un encart "Multititre Noël 2019" jeté uniquement pour les abonnés.

Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Isola Press, *Echappement* et constructeurs.



CES PAGES SONT LES VÔTRES

Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : **gazoline@hommell.com**
- Par courrier à : Gazoline - HB Publications / Courrier des lecteurs - 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

AMI, CALME

L'histoire est connue : l'Ami 6 devait servir à combler le trou, dans la gamme Citroën du début des années 60, entre la 2 CV et la DS. Le break viendra épauler la berline un peu plus tard. Plus pratique et arborant un dessin jugé moins "baroque", il dépassera très vite celle qu'il devait juste seconder. Résultat : plus d'un million d'exemplaires d'Ami 6 vendus. Pas mal pour une voiture à tête de batracien !

SUR VOTRE ALBUM





AVIS DE RECHERCHE

Je me permets de vous adresser ce courrier afin de vous joindre deux photos, prises respectivement dans les années 1950 et 1960. On y voit mon grand-père maternel, Jackie Bourgeais, Peugeotiste convaincu, poser devant sa première voiture, une 203 noire immatriculée 807 BX 45, puis devant la 404 bordeaux (probablement rouge amarante ?) immatriculée 465 HD 45 qui l'a remplacée. Vous noterez les belles jantes à rayons dont sont équipés les deux véhicules. Ancien reporter-photographe de *La République du Centre*, mon papy est un fidèle de la marque au Lion et n'a possédé… que des Peugeot. Avec, entre autres : 304, 305, 504, 405, 406, 407 et 308, outre bien sûr les 203 et 404 photographiées. Nous aimerions savoir si l'une de ces autos immortalisées par l'appareil a résisté au poids des années. Peut-être que des lecteurs les identifieront ?

Alexandre Dumand, internaute

L'appel est lancé. Que ce soit grâce aux plaques ou à quelques détails particuliers, si des lecteurs pensent reconnaître l'une de ces voitures, merci de vous manifester en nous envoyant un mail à : gazoline@hommell.com. Nous ferons suivre.

KESAKO ?



VÉTÉRANS

Dans la série "De quels véhicules s'agit-il?", je vous adresse ces deux clichés retrouvés dans de vieilles boîtes. Pourriez-vous les soumettre à la sagacité de vos lecteurs ? Précision: la photo de l'auto immortalisée devant ce qui ressemble à une boutique est datée "1920" au dos.
Gérard Pujol, 66300 Thuir

Il serait étonnant que personne ne reconnaisse ces autos. Faites parvenir vos réponses à gazoline@hommell.com. Merci pour Gérard.

REQUIESCAT IN PACE

LE REPOS DE LA **CHÂTELAINE**

Cette Simca P60 Châtelaine a été abandonnée au fond d'un pré, en Ariège. C'est bien dommage car à la base, elle ne semblait pas si abîmée que ça!
Paul Lallemand, internaute

VU À L'ÉTRANGER

4 CV **EXPORT..ÉE**!

Même si je sais que ce n'est pas forcément dans les coutumes du journal, puis-je vous demander de publier, dans votre rubrique "Courrier des lecteurs", le cliché de la 4 CV Luxembourgeoise d'un ami photographiée l'été dernier, lors d'une célébration de noces de diamant? Cela lui ferait grand plaisir de voir sa Titine dans les pages de *Gazoline*!
Alain Wurth, 31360 Beauchalot

SUR VOTRE ALBUM



RETOUR DANS LA **FAMILLE**

Voici une petite histoire qui, je pense, pourrait trouver sa place dans votre revue: fin 1998, M. Jean-François X (de Calais), qui possède une Plymouth Fury 3 de mars 1966, décide malheureusement de s'en séparer afin d'assurer les études de ses enfants. Hervé Y (un ami de longue date), un amateur d'américaines qui vit non loin de là, à Saint-Omer, en fait l'acquisition le 17 novembre 1998. Il la rénove (moteur, boîte…) mais roule très peu, effectuant seulement 400 km en 21 ans. Dernièrement, pour gagner de la place dans son garage, il décide à son tour de la céder et, pour cela, glisse une annonce sur Leboncoin. Il a quelques "touches", mais rien de sérieux. Son fils lui propose alors de publier un post sur Facebook et, très rapidement, il est contacté par un monsieur qui croit avoir reconnu la voiture de son père décédé dix ans auparavant. L'auto avait disparu de son esprit, mais cette annonce a fait remonter en lui des tas de souvenirs. Il se rend chez le vendeur avec ses frères après avoir passé quelques jours à ne penser qu'à cette fameuse annonce (pour l'anecdote, il a même réveillé sa femme la nuit pour lui en parler à 5h du matin, à son retour du travail). Après quelques négociations, le temps de rassembler la somme, ils repartent tous trois dans la voiture qui tenait tant à cœur à leur défunt père. Bel hommage, non? Je vous joins une photo prise lors de l'achat: les trois fils, Hervé le vendeur et moi-même avec mon magazine préféré.
Michel Leroux, 62500 Saint-Martin-lez-Tatinghem

On l'a sans doute déjà dit par le passé, mais c'est pour ce genre d'histoires, pas si rares, que l'on aime les voitures anciennes. Bravo aux fils de Jean-François pour ce superbe hommage, et merci de nous l'avoir fait partager.

QUESTION/RÉPONSE

SANS EAU, MAIS PAS SANS RISQUE

J'ai vu qu'il existait du liquide de refroidissement sans eau et je souhaiterais en acheter. Il est vendu par la société américaine Evans Waterless. Je n'ai pas Internet et, sur les copies que m'a faites un ami, c'est en anglais et il n'y a pas d'adresse en France. Pourriez-vous me donner des informations et me guider vers un distributeur de chez nous ?
Christian Béné, 17000 La Rochelle

Avant de vous lancer dans cet achat, posez-vous la question de son utilité. Une simple connaissance de ce qu'est un liquide de refroidissement "classique" et un tour sur les forums (OK, il y a du bon et du moins bon) laissent deviner que ce genre de produit ultracher n'a, au minimum, que très peu d'intérêt pour nos anciennes. On ne va pas argumenter ici durant des heures, ce qui aurait pour seule finalité de faire monter au créneau les "pro" et les "anti", mais disons simplement que sur le papier, ce liquide de refroidissement sans eau se targue de plusieurs qualités: il bout à 180°, soit nettement au-dessus du liquide de refroidissement "avec" eau, n'est pas oxydant et diminue la pression dans le circuit. Il faut quand même savoir que l'eau est le meilleur fluide caloporteur que l'on connaisse, ce qui fait que ce liquide a toutes les chances de moins bien refroidir. De plus, le fabricant impose une "décontamination" (si, si!!) de votre mécanique à l'aide d'un liquide spécial qui alourdit encore votre facture. En clair, si votre moteur n'a pas de problème de température, cette migration ne nous semble pas utile. Et s'il en a, demandez-vous d'abord pourquoi. Mais si vous voulez essayer, et pour répondre à votre question, sachez que ce produit est disponible chez GT2i (04 67 13 88 10) et MTK (04 78 47 17 17).


Isola Press



GAZO EN CORSE

Nous n'avons pas croisé d'anciennes, alors nous avons choisi ce drôle d'engin pour poser avec notre *Gazoline*.
Jacqueline Guichard, 24340 Mareuil-sur-Belle

GAZO À MADÈRE

Lors d'un voyage sur l'île de Madère, j'ai découvert cette Mini en sillonnant la commune de Calheta. Sans doute un futur projet de restauration…
Christian Rouet, 72230 Ruaudin



GAZO DANS LE NOOOOORD

Mise au point finale de l'exposition de voitures anciennes Rétroland organisée par l'UCA Landrecies Dynamic avec *Gazoline*, bien entendu.
Bernard Alavoine, 59550 Landrecies



GAZO EN SICILE

Difficile de monter au sommet de l'Etna avec ma Peugeot 403. Je me suis donc "contenté" d'y amener mon *Gazoline*.
Placido Ventura, 6511 Strée (Belgique)



GAZO EN INDE

Etape au Kerala où j'ai rencontré cette Mahindra, avatar de Jeep assez répandu car très adapté aux routes et chemins pleins de trous.
Jean-Christophe Debuisson, 38930 Clelles



GAZO EN CRÈTE

C'est à Ano Vouves que se trouve le plus vieil olivier du monde, mais également cette VW Cox semble-t-il d'origine.
Grégory Munoz Tapia, 33370 Loupes

GAZO AU PORTUGAL



GAZO EN RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

Excursion à bord de cet ancien camion militaire pour aller déguster des fruits locaux et visiter une fabrique de cigares. *Gazo* était du voyage.
Philippe Aimo, 71740 Tancon



GAZO AUX BALÉARES

A Minorque, j'ai rencontré cette Renault Caravelle appartenant à la directrice de l'hôtel où je me trouvais.
Serge Fernandez, 42210 Saint-Cyr-les-Vignes

GAZO AU QUÉBEC

Petit souvenir de la "Belle Province", aux côtés d'un pick-up Dodge 100 de 1972.
Edouard Le Mailloux, 71640 Mellecey



Nous avons découvert, à Aveiro, ce triporteur TUK à moteur électrique qui sert à balader les touristes.
Philippe Chauvet, 30960 Saint-Florent-sur-Auzonnet



GAZO EN AUTRICHE

Voici une bien belle Porsche que nous avons vue en Autriche cet été. Amateur de voitures anciennes et âgé de 15 ans, j'aime parcourir les pages de *Gazoline* que mon père achète régulièrement.
Ben Monnet, 90170 Etueffont

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR JACQUELINE, CHRISTIAN, BERNARD, PLACIDO, JEAN-CHRISTOPHE, GRÉGORY, PHILIPPE, SERGE, EDOUARD, BEN ET PHILIPPE

Merci à tous de nous faire partager vos voyages en nous envoyant vos photos par courrier ou par mail (gazoline@hommell.com). Le mois prochain, on vous propose un Spécial jeunes. A vos photos ! Et n'oubliez pas de nous joindre votre adresse postale complète.



Le 24 août à Bordeaux (33), avec la Triumph TR6 de 1975 du marié.



Le 24 août à Ménil-de-Briouze (61), avec la Peugeot 304 Coupé de 1974 de Valentin, le frère de la mariée.



Le 7 septembre à Valréas (84), avec la Citroën DS 23 de Roland, le parrain de la mariée.



Le 14 septembre à Taradeau (83), avec la Lomax des parents du marié.



Le 5 octobre à Danjoutin (90), avec la Salmson S4 E de 1950 du père de la mariée.

Le 15 juin à Epernay (51), avec ma Simca Chambord de 1959 [Claude Pierron].

VIVE LES MARIÉS !



Le 27 septembre à Soustons (40), avec la Volkswagen Golf 1 Cabriolet du père du marié.




Maud & **Alexis**

Le 7 septembre à Umpeau (28), avec la Peugeot 504 GL de 1977 des mariés.

Marie & **Aurélien**

Le 21 juillet à Saint-Hilaire-du-Harcouët (50), avec la Renault 4 CV de 1956 de Benjamin et la Mercedes 220 de 1971 de Germain.

La vie des clubs

Bulletins de clubs

◆ Grâce au *bulletin de liaison* du **Club Panhard & Levassor France**, le fonctionnement d'une bobine d'allumage n'aura plus aucun secret pour vous. Vous retrouverez également des astuces pour améliorer la fixation des crosses d'échappement et des tubulures d'admission sur les cylindres. *17 rue Mendès-France, 60870 Brenouille.*

◆ *Triumph Express*, le bulletin du **Triumph Club de France**, publie un tableau des carburateurs SU équipant les Triumph. Il vous sera ainsi très facile de vérifier que les aiguilles et les ressorts correspondent bien à vos modèles de carbus. La rubrique "Histoire" est quant à elle dédiée aux 50 ans de la TR6. *9 rue du Jabloir, 17137 Nieul-sur-Mer.*

◆ Tout le monde s'est déjà demandé au moins une fois s'il était vraiment possible de construire une maquette de voiture grâce aux fascicules Altaya. Cette aventure prend parfois des années avant de s'achever et on ne sait jamais si on en verra la fin. Eh bien pour le *bulletin interne* du **4L-R6 Club de France,** Dominique Malengé tente l'expérience en construisant une Renault 4L Export de 1968 au 1/8 et il nous livre ses premières impressions. C'est passionnant. *L'Aubreçay, rue du Fief des Bécasses, 17137 Marsilly.*



Vanessa & **Simon**

Le 21 septembre à Rivières (81), avec la Citroën Traction 11 Légère de 1953 de Jean-Michel, voisin et ami de la famille, et la Citroën CX 25 RD Turbo de 1984 d'Aurélien, le fils de Jean-Michel.


Loriane & **Pierre-Julien**

Le 10 août à Saint-Jean-Les-Deux-Jumeaux (77), avec la Citroën Traction 11 BL de 1954 de William Menu.



Flore & **Bastien**

Le 13 avril à Biscarrosse (40), avec la Triumph TR3A de 1961 du père de la mariée et ma Simca 5 de 1937 [Jean-Baptiste Donadieu].

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Historien. Professeur des Universités.

UNE DATE UN EVENEMENT

5 JANVIER 1914 : LE SALAIRE DE LA CHAÎNE

Et si le pari d'Henry Ford était plus difficile que prévu? Depuis la création, en 1903, de la Ford Motor Company (FoMoCo), le constructeur n'a eu de cesse de centrer son affaire [1] autour de l'auto à 1 000 dollars. Son choix est donc celui du véhicule populaire, par opposition aux modèles européens, à la fois chers et élitistes. Une vraie bataille de la voiture bon marché s'est alors engagée aux Etats-Unis, avec pour principaux acteurs des noms vite devenus des marques tels que Buick, Chevrolet, Dodge, Ford et Olds. Dans cette lutte très âpre, souvent difficile, Henry Ford abat en 1908 une carte maîtresse, celle d'un tout nouveau modèle conçu par deux de ses ingénieurs, Childe Wills et Joseph Galamb: c'est la Ford T. Ce véhicule est spécialement imaginé pour séduire l'Amérique rurale qui désire troquer le chariot pour l'automobile. La voiture est haute sur roues pour s'affranchir des nombreux obstacles dans un pays privé d'un vrai réseau routier. Elle est d'une robustesse sans pareille, mais suffisamment simple pour être réparée par n'importe quel fermier ou forgeron. Son prix, fixé à 825 dollars, n'est pas son meilleur atout. Certes, il la rend accessible, mais pas pour autant très bon marché puisque la somme correspond au salaire annuel d'un instituteur [2].

Le succès se dessine immédiatement, avec 10 607 modèles T écoulés en 1909, soit le meilleur volume réalisé par Ford. Victoire? Pas totalement, car Buick fait mieux avec son modèle 10, écoulant 14 606 exemplaires en 1909. C'est alors qu'Henry Ford abat sa deuxième carte!

Située à Detroit, sur la Piquette Avenue, l'usine de la FoMoCo se révèle inadaptée aux premiers succès de la T. Non seulement l'installation est exiguë, mais elle est organisée comme tous les ateliers d'alors, dans la logique d'un travail artisanal où les ouvriers se déplacent, allant de l'établi au lieu d'assemblage, adaptant au mieux des pièces achetées à l'extérieur. Aidé de deux spécialistes des logiques industrielles, Peter Martin et Charles Sorensen, Ford décide de tout remettre à plat. Il lance la construction d'une nouvelle usine à Highland Park [3], dans la banlieue de Detroit, faisant appel à un jeune architecte déjà réputé : Albert Kahn. Celui qui s'est illustré en édifiant l'usine Packard, qui utilisait pour la première fois le béton armé, dessine pour Ford une bâtisse très singulière, reconnaissable à ses cinq cheminées et surtout ses immenses baies vitrées qui lui valent le surnom de Crystal Palace. A l'intérieur, l'organisation des espaces est bouleversée puisque l'usine est conçue en fonction du déroulement du processus de production. Des ponts-grues et des systèmes de transport facilitent la manutention. L'autre changement tient au développement des pièces interchangeables, une solution déjà bien maîtrisée chez Colt et facilement transposable à la FoMoCo grâce à une Ford T sans remaniement depuis 1908. L'usine d'Highland Park est opérationnelle en 1910, mais au prix fort puisqu'il faut relever celui du modèle T qui passe à 900 dollars. Une mesure temporaire, le temps de vendre assez de voitures pour rabaisser les tarifs. En 1911, avec plus de 76 000 voitures assemblées, Ford ramène le coût à 690 dollars et commence à multiplier les usines aux quatre coins des Etats-Unis pour suivre une demande qui augmente chaque jour. C'est à ce moment-là que l'industriel se rend compte à quel point son affaire est conditionnée à ses capacités de production. Combien d'usines faudra-t-il construire pour satisfaire la demande? Il faut en fait améliorer la productivité, sortir plus d'autos par usine. Ford comprend qu'il doit conjuguer les principes de l'organisation scientifique du travail décrits par Frederick Taylor avec ce qu'il a lui-même découvert dans les abattoirs de l'Union Stock Yards, à Chicago. Ces ateliers agro-alimentaires fonctionnent de façon très particulière: les carcasses d'animaux sont accrochées à des chariots qui avancent devant une cohorte de bouchers. Sans jamais se déplacer et avec leurs outils à portée de main, chacun d'eux accomplit une tâche déterminée, parfois même partielle. C'est le travail à la chaîne. Ford installe ses premières chaînes dans les fonderies de Highland Park à la fin 1912. Début 1913, l'atelier des dynamos est entièrement revu. Alors qu'elles étaient montées par un seul ouvrier en 20 minutes, le travail est divisé en 29 opérations et confié à autant d'opérateurs. Résultat : la dynamo est construite en treize, puis même cinq minutes! Ford se risque alors à revoir le montage des moteurs. Les temps de fabrication glissent de 594 à 238 minutes! Le 7 octobre 1913, le constructeur introduit la première chaîne pour le montage final de la voiture. Là, le système est encore sommaire. La ligne d'assemblage des modèles T est tirée au bout d'une corde par un treuil. 140 ouvriers s'affairent dans une logique millimétrée: «L'homme qui met une pièce ne la serre pas, écrira plus tard Henry Ford [4]. L'homme qui pose un boulon ne pose pas l'écrou et celui qui pose l'écrou ne le serre pas.» On connaît la suite… celle de cette même Ford T vendue en 1924 à peine 290 dollars, soit le prix d'un cheval, et produite en 93 minutes, contre 12h20 à ses débuts. Et pourtant, derrière ce succès indiscutable, le constructeur doit encore une fois se remettre en cause pour ne pas enrayer son exceptionnelle progression.



La première usine de Piquette Avenue où furent produites les toutes premières Ford T d'octobre 1908 à fin décembre 1909.

L'introduction du travail à la chaîne est, sur le plan humain, une véritable catastrophe. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: l'absentéisme, jusque-là plutôt mesuré, explose pour toucher 10% du personnel. Cela signifie que que la FoMoCo doit remplacer 1 300 à 1 400 personnes chaque jour pour faire tourner ses ateliers. Mais il y a plus grave. Il y a tous ceux qui quittent l'usine pour ne plus jamais y revenir, faisant grimper le turnover [5] à 380%! Dès 1913, il est clair que les usines Ford font fuir leurs employés. Mais pour quelle raison? «A cause de la chaîne de montage», lâchent les opérateurs, expliquant leur difficulté à entrer dans un métier où un principe mécanique fixe le rythme de

L'introduction du travail à la chaîne est, sur le plan humain, une véritable catastrophe

travail, sans laisser la moindre possibilité d'y échapper. De leur côté, les médecins constatent des cas d'épuisement physique ou de maladies nerveuses.

Reste qu'avec l'introduction du travail à la chaîne, Ford manque subitement de personnel. «Pour garder un effectif constant, explique Henry Ford, nous devrions embaucher près de 200 000 personnes par an. C'est tout simplement un problème insoluble.» C'est là que le constructeur abat sa troisième carte. Le 5 janvier 1914, il annonce deux mesures fortes : d'abord le doublement des salaires, qui passent de 2,5 dollars par jour à 5 – Five Dollars a Day –, ensuite la réduction du temps de travail, de 9 à 8 heures par jour! Des mesures qui entreront en application sous huitaine, soit le 12 janvier 1914. Cette déclaration provoque un coup de tonnerre. Le 6 janvier, dès deux heures du matin, près de 10 000 personnes, pour la plupart des ouvriers agricoles sans travail du fait de la saison ou encore des chômeurs, sont devant l'usine d'Highland Park pour demander un emploi. Impossible d'absorber une telle marée humaine. On frise l'émeute au point de devoir

disperser les individus à la lance à eau. Pourtant, Ford est ravi, il vient de renverser la situation, passant d'une pénurie à un excédent de main-d'œuvre. Il va pouvoir choisir ses employés, les sélectionner selon ses propres valeurs où ascétisme, discipline et travail se conjuguent et s'entremêlent.
L'introduction des "5 Dollars a Day" est une immense opportunité, pour la FoMoCo, de reprendre en main sa politique sociale. Le salaire de base reste en effet fixé à 2,5 dollars la journée, pouvant seulement être poussé à cinq dollars grâce à l'obtention d'un bonus composé de primes – notamment d'assiduité – et d'une participation aux bénéfices. Mais le bonus est lié à plusieurs conditions, à commencer par avoir six mois d'ancienneté, ne pas être une femme (sauf si celle-ci a des personnes à charge), être âgé de plus de 21 ans et enfin être d'une parfaite moralité, ce qui signifie, dans le langage fordien, ne pas boire, veiller au bien-être de sa famille, savoir épargner son argent. Autant de critères qui sont scrupuleusement vérifiés par le service social de la FoMoCo. Celui-ci, fort de plus de 50 inspecteurs, est partout pour observer, contrôler, surveiller. Et l'entreprise se justifie sans peine, rappelant qu'elle doit, en temps de guerre, être particulièrement prudente avec nombre de travailleurs originaires d'Europe centrale, donc de pays ennemis! De l'avis même de la FoMoCo, le service est efficace, capable à la fois de soustraire 28% de l'effectif à la règle des cinq dollars, mais aussi d'écarter les syndicalistes de l'IWW [6] qui tentent d'investir les usines! Mais cette stratégie lance également une réflexion de fond sur le calcul des salaires. A l'évidence, Ford ne se contente plus d'une paie qui équilibre l'offre et la demande de travail. Il introduit ce que les économistes appelleront plus tard un salaire "d'efficience", soit un salaire élevé qui pousse naturellement le personnel à une augmentation de sa productivité. Le vice-président de la FoMoCo, James Couzens, explique sans détour que «la politique des hauts salaires a été une très bonne affaire. Non seulement, les rendements se sont accrus, les bénéfices se sont envolés, mais nous avons amélioré la discipline des travailleurs, nous les avons rendus plus loyaux envers l'entreprise». Et les chiffres sont éloquents: alors que l'absentéisme tombe à 2,5%, le turn-over s'effondre à 16%. Avec les cinq dollars par jour, la FoMoCo a bel et bien stabilisé sa main-d'œuvre pendant que ses profits passaient de 24 (1914) à 57 (1916) millions de dollars [7].
Ford vient donc de bouleverser les économies industrielles en créant le fordisme, un système qui va devenir un modèle. Un système au double visage. Visage technique d'abord où la standardisation et la chaîne de montage sont les règles d'or pour fabriquer plus vite et moins cher un véhicule que l'on dit unique puisque la légende rappelle que le client peut en choisir la couleur à condition qu'elle soit noire. Visage social ensuite où la déqualification rejette les professionnels et adoube les sans-grades. Enfin, un système où le salaire est bon. Face aux déceptions des ouvriers découvrant la rudesse du travail en miettes, les cinq dollars par jour constituent une vraie révolution, un salaire autrement plus généreux que les onze dollars hebdomadaires que perçoivent les ouvriers agricoles des grandes plaines. De là naît l'autre légende de Ford, celle de bien payer ses ouvriers pour qu'ils s'achètent une Ford. Image de la redistribution des profits qui rappelle que le capitalisme ne fonctionne que si le producteur est aussi un consommateur, et que l'émergence des classes moyennes constitue un élément essentiel à une croissance devenue indispensable. ■

[1] Ou de la recentrer suite à un malentendu avec ses associés.
[2] Soit à peu près l'équation d'une Dacia au début du XXIe siècle.
[3] L'usine de Piquette Avenue est vendue en 1911 à Studebaker qui y assemblera des voitures jusqu'en 1933.
[4] *Henry Ford, Ma vie, mon œuvre* (éd. française), Paris, Payot, 1924.
[5] Taux de rotation ou de renouvellement du personnel.
[6] Industrial Workers of the World, syndicat né à Chicago en 1905.
[7] Dans le même temps, la production passe de 327 000 à 785 000 voitures et le prix de la Ford T de 490 à 360 dollars.

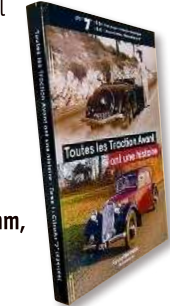
La boîte à bouquins

LA RÉFÉRENCE

Il y a quelques mois, nous vous avions dit tout le bien que nous pensions des ouvrages qu'Auto Forever avait consacrés aux BMW. Cela tombe bien car ils viennent de récidiver avec un opus dédié aux Alfa Romeo Alfetta GT, GTV et GTV6 de 1974 à 1987. Comme pour les précédentes publications, on y retrouve l'histoire complète du modèle, ses évolutions, des fiches techniques loin d'être barbantes et une foule de détails que l'on ne déniche nulle part ailleurs. Nous ne saurions que vous conseiller, en particulier, la lecture des chapitres "Carrière sportive" et "Dérivés du modèle" où l'on découvre une GTV Groupe 5 affublée d'une face avant ressemblant fortement à celle d'une Porsche 935 K3 ou un coupé dont les lignes évoquent beaucoup la Porsche 928. Un vrai régal.
Alfa Romeo Alfetta GT, GTV et GTV6, 1974-1987, Laurent Pennequin, Editions Auto Forever, 2019, 116 p., format 208 x 275 mm, ISBN 978-2-9561862-2-9, album cartonné, 25 euros sur www.auto-forever.com

LA BIBLE DES "7"

Depuis 1994, Pascal Berthelot a recensé plus de 2500 Traction 7, 11 et 15 encore existantes aujourd'hui. Premier opus d'une série qui englobera la totalité des modèles, *Toutes les Traction Avant ont une histoire - Tome 1* est une sorte de bible de la Traction 7. L'ouvrage regroupe plus de 200 autos avec, pour chacune d'elles, la date de fabrication, le numéro de châssis, l'état et les photos, mais aussi – le plus souvent – la genèse de l'exemplaire. Le livre se conclut par un impressionnant dossier consacré à l'évolution de la 7 dans ses moindres détails. Poste par poste, l'auteur détaille les changements et améliorations qui permettent de dater presque à coup sûr une 7. Grâce à de longues recherches dans les registres d'immatriculation, il a même réussi à établir un tableau de mise en service en fonction des numéros de coque et/ou numéros de série. Un travail vraiment impressionnant pour une œuvre qui fera date dans le monde de la Traction.



Toutes les Traction Avant ont une histoire - Tome 1, Pascal Berthelot, Editions QuaideJavel.com, 2019, 200 p., format 210 x 297 mm, ISBN 978-2-9568926-0-1, album cartonné, 45 euros.

SUR INTERNET

UN PETIT VERRE APRÈS LA ROUTE

Initié par Philipe Genet, un ancien journaliste grand reporter au *Point* puis chroniqueur dans *La Revue du vin de France*, le site Vins et Vintage se propose de vous faire découvrir de beaux coins de l'Hexagone à travers les portraits de vignerons de talent, amateurs de voitures anciennes. Chaque rencontre est l'opportunité de parler bons vins et belles autos (belles ne voulant pas forcément dire ici "hors de prix"), mais surtout de raconter l'histoire d'hommes et de femmes qui ont eu le bonheur de mêler deux passions. A l'image de nos "Itinéraires bis", ces étapes sont aussi l'occasion d'autant de suggestions de lieux à découvrir et de prétextes à balades. Au pire trouvera-t-on le paragraphe "La même marque aujourd'hui" pas vraiment indiqué, mais les pages comprenant (aussi) une partie dédiée aux autos modernes (ici exclusivement des essais), ce n'est pas hors de propos. Un vrai site de et pour les épicuriens! Rendez-vous sur **vinsetvintage.fr**

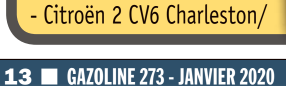


BUSINESS

DES CHIFFRES

• Chaque mois, le site de vente aux enchères Catawiki (www.catawiki.fr) publie ses résultats des ventes de voitures anciennes. Si ces chiffres ne sont pas le reflet exact du marché national, ils n'en donnent pas moins un petit aperçu de ce qui s'achète en Europe et à quel prix. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'on est assez loin des délires de certaines ventes aux enchères ou même des prétentions inconsidérées d'un bon nombre de vendeurs.
A titre d'exemple, voici les prix "moyens" 2019 pour quelques autos:
- Alfa Romeo Spider 2.0 : 8 946 euros.
- Citroën 2 CV6 Charleston/Dolly: 4282 euros.
- Citroën DS 21: 22 399 euros.
- Fiat 500 F: 5381 euros.
- Peugeot 205 GTi 1.6: 8250 euros.
- Rover Mini Cooper: 8929 euros.

Signalons que la plupart des autos vendues par Catawiki sont à l'étranger (Pays-Bas, Italie, Benelux, Allemagne), ce qui explique les prix inférieurs au marché français. C'est aussi l'occasion de rappeler que les formalités d'importation de ces autos sont extrêmement simples depuis ces pays. Comme dirait l'autre: ça fait réfléchir! En tout cas, nous suivons cette évolution de près.





Le garage Bonningue vers 1926. Notez la "réclame" sur le pignon du bâtiment.



Ce pourrait être le titre d'un film italien des années 70, mais c'est en fait l'improbable histoire de l'arrière-grand-père de notre lecteur, Alain Blond, qui nous raconte ici ce que fut la destinée d'Auguste Bonningue, né en 1873 à Montreuil-sur-Mer, dans le Pas-de-Calais.

Texte **Alain Blond et Dominique Pascal** - Photos **Collection Alain Blond**

LE FILS DU CORDONNIER DEV

AUTOMOBILES-REPARATIONS



Deux ans plus tard, les autos commencent à se bousculer devant l'établissement.

ENU GARAGISTE

« C'était un sacré bonhomme que cet Auguste, véritable touche-à-tout, passionné de mécaniques en tous genres, qui quitta sa Picardie natale à l'aube de 1895 pour venir s'installer avec toute sa famille à Ecouen, dans l'actuel Val-d'Oise (autrefois la Seine-et-Oise). En 1903, il parvient à se faire engager par la société Félix Fournier & Knopf qui représentait en France la firme américaine Matthew Boat & Co, spécialisée dans la construction de canots automobiles de luxe et de courses. Pour elle, Auguste participe, au large de Monaco, à de nombreuses compétitions de vitesse à la barre de l'Usona II, un élégant canot mû par un moteur essence de 15 ch. Grand-père est également présent du 10 au 25 décembre 1903 sur le stand de la marque, au sixième Salon de l'automobile et de la navigation. J'ai d'ailleurs une photographie l'y représentant: haut de forme et fine moustache, au garde-à-vous, prenant fièrement la pose à côté de quelques-uns des canots exposés. De retour à une vie moins mouvementée, Auguste finit, vers 1905, par trouver un emploi de chauffeur de maître/mécanicien automobile dans une famille bourgeoise de Villiers-le-Bel, poursuivant simultanément ses ponctuelles activités maritimes et les réparations mécaniques qu'on veut bien lui confier. Il travaille alors dans une petite cour ouverte à tous les vents, à réparer au mieux les quelques véhicules automobiles qui circulent déjà dans la région et qui nécessitent un entretien peu aisé à réaliser. En bon autodidacte, il n'hésite pas à entreprendre des réparations difficiles sur des engins dont il ne sait souvent que bien peu de choses; sortes de dinosaures que l'industrie automobile sait produire alors. Peu ou pas de pièces détachées, encore moins de revues techniques, des connaissances basées davantage sur l'expérience, la logique, l'intuition (et une dose de risque), un outillage rudimentaire et peu adapté… Des caractéristiques techniques très différentes d'une auto à l'autre, des montages inconnus… Tout cela faisant qu'il est bien souvent indispensable de refabriquer la pièce usagée, de la réparer, de la consolider avec les moyens du bord, sans doute quelquefois au mépris de règles de frottement, d'usinage très précis, d'équilibrage rigoureux. Et tout ceci avec l'aide du forgeron/maréchal-ferrant du village. La mémoire familiale me l'a décrit – quand j'étais moi-même gosse –, assis sur un casier à vin ou bien à même le sol, s'obstinant à extraire un roulement sur un racer, une américaine de 1907.

Entre 1907 et 1908, il réunit ses économies et fait l'acquisition, toujours à Ecouen, d'une maisonnette entourée d'un terrain adjacente à une sorte de grange donnant sur la rue. Il y installe son Atelier de réparation de machines à coudre, cycles & automobiles à pétrole; le premier (et longtemps l'unique) entre Saint-Denis et Chantilly. Il a bientôt l'honneur de se voir confier la première automobile du village, celle du médecin de ville, le docteur Poissenot: une De Dion-Bouton. Les activités mécaniques vont ainsi se poursuivre et prospérer jusqu'au début de la Première Guerre mondiale. En 1914, il est mobilisé et part au front. Quelques années plus tard, gravement blessé (non par l'ennemi mais par une fausse manœuvre où il a été écrasé entre deux camions), il est renvoyé en convalescence et à la vie civile. Allant de mieux en mieux, il va progressivement reprendre ses occupations. En 1919, il passe commande, chez Delahaye, d'un camion Type 17 en châssis nu avec l'intention de l'aménager lui-même pour le transport des voyageurs désirant se rendre sur les champs de bataille de la Somme et de l'Aisne. Le camion est ainsi équipé d'un plateau à ridelles, de deux banquettes en vis-à-vis et d'une bâche sommaire. Durant quelques mois, il va traîner (illégalement) ses passagers, quelques curieux ou des pèlerins…

Au fil des ans, l'atelier se modernise, se dotant de machines-outils (perceuse à colonne, tour, fraiseuse, etc.) naturellement entraînées par des grosses poulies en bois et des jeux de courroies plates, en prise sur un arbre unique lui-même mû par un moteur… de canot automobile rapporté de Poissy. Et l'éclairage? Il n'est dévolu, au départ, qu'à une simple et exclusive rampe de lampes à acétylène ne dispensant qu'une lumière globale, le reste étant apporté par une lampe-tempête à pétrole. L'électricité n'arrivera que plus tard.

Les activités mécaniques du garage vont prospérer jusqu'à l'aube de la Première Guerre mondiale

Vers 1933, la pompe à essence Esso fait son apparition, l'arbre devant la maison devant être coupé pour lui laisser la place.



Milieu des années 50 : le garage, qui s'est agrandi, vend désormais des Citroën.

Toujours en 1919, il se rend au Salon de l'automobile à Paris, le premier de l'après-guerre. Et c'est là que va s'abattre sur la famille une terrible maladie, manifestement hautement contagieuse et virulente autant que désespérément incurable : le double chevron a frappé ! A en croire son jeune fils qui l'accompagnait et dont j'ai recueilli, il y a 30 ans, le témoignage, ce fut un coup de foudre, sur le stand de la marque, pour cette 10 HP type A exposée. Il se renseigne, réfléchit, tergiverse sûrement… puis se décide quelques semaines plus tard et signe un contrat d'agent Citroën. Le voilà mandaté auprès des Ets Lalonde à Gonesse (on ne parlait pas encore de concessions). Le petit atelier d'Ecouen devient fièrement l'agence/stock 711 ; l'une des meilleurs de la zone géographique pour la vente de véhicules neufs, avec une moyenne de six/huit autos par an écoulées les premières années. Se crée alors une clientèle d'habitués, tandis que la prospérité de la marque ne fait nul doute.

En 1922, Auguste Bonningue apprend par ouï-dire qu'une torpédo 10 HP incendiée est à acquérir non loin de là. Discussion, négociation, réflexion… Et l'affaire est faite. En route pour la reconstruction totale de la voiture gravement endommagée. Quelques mois plus tard, les travaux sont achevés et l'auto repeinte en bleu marine. La famille roulera à son bord sans failles jusqu'en 1928, date à laquelle elle est revendue au profit d'une conduite intérieure B14 de 1927 d'occasion qui, à son tour, est reprise de A à Z et arbore une peinture deux tons grise à bandeaux bordeaux. En 1929 (année de naissance de mon papa), le garage est agrandi et sa devanture refaite dans le style de l'époque (quasiment telle qu'on peut la voir en 2019). En 1931, la B14 est remplacée par une AC4 quatre glaces conduite intérieure noire qui subira, quelques années plus tard – croulant sous les bagages et autres matelas –, l'exode du printemps 1940 vers Montargis.

Léon Bonningue sera le trésorier du syndicat des agents Citroën

En 1932, mon arrière-grand-père cède son garage à son fils, gardant un œil rigoureux quant au bon fonctionnement de l'affaire. En 1933, agents, chefs de zone et concessionnaires sont invités sur l'esplanade du casino d'Enghien par André Citroën en personne. Avant de passer à table (banquet signé Potel & Chabot), le patron tient à serrer une à une la main de chacun des collaborateurs présents : furtif mais mémorable ! En mai 1934, commande est passée de la toute nouvelle 7A, première d'une longue série de Traction. Jusqu'en 1939, mon grand-oncle, Léon Bonningue, sera le trésorier du syndicat des agents Citroën. On m'a souvent raconté (la vérification demeure hélas impossible) que Clovis Balourdet (un ancien de la Croisière Jaune) fréquentait ponctuellement le garage.

Durant la période de l'occupation, mon arrière-grand-père reprend son affaire en main, essuyant régulièrement les menaçantes réprimandes (on lui mit un jour un pistolet Luger sous le nez) des autorités allemandes qui constatent chaque fois la non-correspondance entre les tickets de rationnement et le volume d'essence vendu : marché noir et système D obligent ! Gravement malade, Auguste Bonningue décède en 1949, laissant à son fils puis à sa petite-fille (dans les années 60-70) le soin de pérenniser l'affaire où mon père fera lui-même son apprentissage de mécanicien et travaillera seize ans. Le garage est vendu dans les années 80, mais l'enseigne au double chevron demeurera accrochée au fronton encore une douzaine d'années. S'il est toujours en activité aujourd'hui – en multimarque –, il n'est que l'ombre de ce qu'il a été autrefois. »

Mais la passion familiale est restée intacte. En effet, l'arrière-petit-fils d'Auguste, Alain Blond, roule régulièrement avec sa 11 BL, ses trois 2 CV et son Ami 8. Bon sang ne saurait mentir ! ■

Dans les années 90, la BX est l'une des Citroën les plus vendues. Devant le garage, cela se remarque. Mais il y a une intruse…



Spécial Noël

Jusqu'à **-47%**

20 MAGAZINES À OFFRIR OU À S'OFFRIR !





















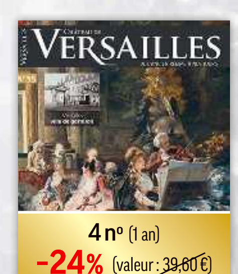














Visuels non contractuels

Groupe Hommell **BULLETIN D'ABONNEMENT**

JE M'ABONNE AUX MAGAZINES SUIVANTS* :

____
____
____
____

POUR UN MONTANT DE : __________ €

* *Tarifs hors France métropolitaine : nous consulter au 01 45 36 20 35.*

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP

☐ CB : N° ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐

Date de validité : ☐☐ / ☐☐

Cryptogramme : ☐☐☐

Date et signature obligatoires :

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. Les sociétés du Groupe Hommell **(SFEP, SENO, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES), situées à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 Suresnes et la société SOTECA, située 1, rue de Stockholm 75008 Paris, sont responsables de traitement chacune pour les magazines qu'elles éditent et collectent des données afin de réaliser l'abonnement à ceux-ci. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, les sociétés du groupe HOMMELL ne pourront pas procéder aux abonnements. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : ☐. Vous êtes susceptible de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données :dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus. SAS SFEP - RCS Nanterre 333 454 148.

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à : SFEP - 60643 Chantilly cedex

PPGAZNOEL

J'INDIQUE L'ADRESSE(S) DE LIVRAISON DES ABONNEMENTS :

■ **Mes coordonnées (À REMPLIR DANS TOUS LES CAS)** ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Nom : ______________________

Prénom : ______________________

Adresse : ______________________

Code Postal : ☐☐☐☐☐ Ville : ______________________

Téléphone : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐

J'indique mon adresse e-mail (Indispensable pour recevoir les codes d'accès à la version numérique) :

E-mail : ______________________

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell** et SOTECA

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par les sociétés du groupe Hommell** (partenaires dans le domaine automobile, santé, sports et loisirs)

■ **Coordonnées de la personne à qui j'offre des abonnements** ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Nom : ______________________

Prénom : ______________________

Adresse : ______________________

Code Postal : ☐☐☐☐☐ Ville : ______________________

J'indique une adresse e-mail (Indispensable pour recevoir les codes d'accès à la version numérique) :

E-mail : ______________________



Pesant à peine plus de 700 kg, le CG 1300 profite pleinement des 95 ch de son petit 1 294 cm^3 Simca. A cette vivacité s'ajoutent une agilité diabolique et un niveau d'adhérence au moins égal à celui d'une Alpine A110.

MEILLEURE QU'UNE ALPI…



CG 1300 S
…VE ?

Chappe et Gessalin, c'est l'histoire d'un atelier de carrossiers sous-traitants devenus constructeurs éphémères d'une petite berlinette en polyester à mécanique Simca. Cette auto confidentielle, une véritable pépite, fut – excusez du peu – la seule à battre régulièrement les Alpine en rallyes. Voici son ultime version routière : la 1300 à moteur 95 ch.

Texte et photos **Hugues Chaussin**

Ses faux airs d'Alpine trompent le grand public mais ne bernent pas les spécialistes. Pour les passionnés de rallyes nostalgiques de la "grande époque", la – ou le – CG est la seule auto à avoir brillamment tenu tête aux Alpine en championnat de France. L'histoire de CG, c'est celle d'une fratrie de carrossiers chaudronniers originaires du Cantal qui se sont tournés vers le stratifié au début des années 50 avant de devenir, assez rapidement, les spécialistes de cette technique. L'une de leurs premières réalisations "plastique" fut la Stera du journaliste Jean Bernardet. Cette barquette fut suivie d'une commande d'un voisin tout proche: Deutsch et Bonnet, également installé à Saint-Maur, dont les Racer 500 avaient besoin de museaux plus économiques à réparer que leurs nez en aluminium. Ce premier gros travail sera le prélude à une fructueuse collaboration avec les principaux constructeurs de petites voitures de sport françaises: UMAP, D.B puis CD, René Bonnet ou encore Alpine, de route et de compétition. Mais peu avant le milieu des années 60, après une période pourtant très féconde, l'avenir de l'entreprise est en proie à de nombreuses incertitudes. Les clients de Chappe et Gessalin s'équipent pour fabriquer eux-mêmes, c'est le cas d'Alpine, alors que d'autres comme René Bonnet commencent à s'enliser dans les difficultés. Enfin, les commandes spéciales se font de plus en plus rares. Comme le confiait Albert Chappe à Michel Delannoy dans

L'histoire de CG est celle d'une fratrie de carrossiers chaudronniers issus du Cantal

l'excellent ouvrage *Chappe et Gessalin, les artisans constructeurs* : «Nous avions pris goût à la création et à la réalisation complète d'une voiture comme nous l'avions fait avec le coach (NDLR: l'Alpine A106) et l'Alpine GT4.»
La décision de devenir constructeurs est prise en juillet 1965. Le créneau choisi est celui du petit cabriolet sportif, jusque-là occupé par Triumph, MG et Fiat. Pour ce faire, Chappe et Gessalin doivent s'associer avec un grand fabricant pour la fourniture des mécaniques. Un accord est scellé avec Simca, puis la réalisation d'un premier cabriolet à moteur Simca 1000 est entreprise sous la supervision de Jean Gessalin. Ce dernier choisit de concevoir un châssis très rigide à poutre centrale, caissons latéraux et planchers sur lequel une coque en polyester stratifié sera boulonnée. Plus simple que celui d'Alpine, ce procédé facilite la fabrication et les réparations. 30 cabriolets type A1000, avec et sans hard top, seront assemblés d'avril 1966 à 1968, année de la sortie du CG B1200 équipé de toute la partie mécanique du récent coupé Simca 1200 S. C'est aussi le moment où CG va commencer à s'engager en course, davantage grâce aux performances de ses clients compétiteurs qu'à une volonté de l'entreprise. La B1200 sera le grand succès de la marque, avec 270 exemplaires fabriqués à la main dans les ateliers de Brie-Comte-Robert. La période du B1200, les années 69, 70 et 71 essentiellement, sera celle durant laquelle CG excellera en compétition avec son coupé et son spider à moteur central 2,2 litres Chrysler. Le pilote vedette, Bernard Fiorentino, bat les Alpine à la régulière en championnat de France. Tout s'annonce donc pour le mieux pour la marque briarde lorsqu'en 1972, Simca prépare sa Rallye 2.



L'arrière tronqué du CG pouvait, en option, être peint en noir mat. Les coins de pare-chocs, en alu coulé, ont été entièrement fabriqués dans les ateliers CG. Les feux et phares de recul sont d'origine Simca 1100.

DEUX CLUBS POUR 400 AUTOS

On n'est jamais mieux servi que par deux clubs! Depuis quelques années, les passionnés des CG ont le choix entre adhérer à l'Amicale CG et cotiser à l'Amateurs club CG… ou faire partie des deux. Ces associations ont globalement les mêmes objectifs: fédérer les possesseurs de ces autos, promouvoir la marque, proposer des refabrications et organiser des sorties. Il ne nous appartient évidemment pas de les "départager", chacun ayant la liberté de se faire sa propre idée. Voici leurs coordonnées: **Amicale CG, 64 route de Mulhouse, 68800 Vieux-Thann, T. 03 89 37 04 03, www.amicale-cg.fr / Amateurs club CG, 23 rue Basse, 08250 Termes, www.amateursclubcg.fr**



Le logotype de la marque est signé Albert Uderzo, qui était un ami de Jean Gessalin. Pourquoi un coq? Tout simplement parce que les ateliers CG étaient installés rue du Coq Gaulois, à Brie-Comte-Robert. Coq Gaulois comme… CG.

Ne cherchez pas ces charnières sur une berline de grande série. Contrairement à une Alpine, l'accastillage extérieur du CG est fait maison.



Les jantes Momo en alliage étaient une option. La majorité des CG 1300 en furent équipés.



Pour CG, l'occasion est toute trouvée de mettre en chantier un nouveau modèle. Il n'est pas prévu de cabriolet, car la demande pour cette carrosserie est insuffisante. A défaut d'être inédite, la troisième mouture du CG se présente comme une 1200 à l'esthétique actualisée. La partie avant se signale d'emblée par un spoiler doté d'une petite lame venant se noyer dans le bord d'ailes désormais élargies. Les phares de pointe, à iode, sont écartés et les clignotants issus de la Simca 1000 post-68 se trouvent désormais sous les bulles en plexiglas. L'encadrement de vitre de portière affiche un profil anguleux et la glace de custode possède une nouvelle découpe. On remarque aussi une nervure qui court de chaque côté



Le fond noir des logements de phares était une option. Les clignotants proviennent de la Simca 1000 deuxième série.

Afin de gagner du poids, Chappe et Gessalin ont choisi de faire l'impasse sur les glaces descendantes. Heureusement que dans un CG, on ne roule pas le coude à la portière !



Une écope au-dessus de chaque aile arrière permet une bonne ventilation du compartiment moteur.

Cette auto ressemble à une Alpine ? Il n'y a rien d'anormal à cela lorsque l'on sait que Chappe et Gessalin, ses constructeurs, ont été à l'origine de la toute première Alpine.

Le profil du CG se singularise par un arrière style fastback. A bien y regarder, cette auto n'a pas grand-chose en commun avec une Alpine.

Impossible de faire plus spartiate: l'ouverture de la portière s'effectue en tirant sur une ficelle.

Le compte-tours est le même que celui des R8 Gordini. Le compteur aussi, sauf que sur le CG, il est gradué jusqu'à 220 km/h, contre 200 dans la Renault.



Entièrement en polyester, la planche de bord du CG reprend le style agréable de celle des coupés Simca 1200 S. Remarquez le magnifique volant Momo monté en série.

CG 1300 S

du pavillon et se prolonge sur les panneaux latéraux. Pour sa part, le postérieur est "tronçonné" de six centimètres et s'orne de feux longitudinaux de Simca 1100. Enfin, le capot moteur est sensiblement aplati. Après ce lifting, la berlinette gagne en agressivité et l'ensemble de ses traits est nettement plus musclé. Mécaniquement, ce n'est pas la révolution puisque malgré une cylindrée supérieure (1 294 cm³ au lieu de 1204), le quatre cylindres Simca perd 3 ch et n'en affiche plus que 82. Mais ce bloc est nettement plus souple que le précédent, ce qui est déjà ça de pris!

Si les 1 442 et 1 592 cm³ Simca avaient existé, il ne fait aucun doute que le petit constructeur se serait jeté dessus. Mais il faut faire avec ce que Simca propose, c'est-à-dire… pas grand-chose. Pouvant bénéficier du moteur Rallye 2 avant la sortie de ladite Simca, Jean Gessalin entreprend de mettre au point un kit permettant de donner un peu plus de voix à cette mécanique d'origine modeste. Afin de rester dans des limites économiques acceptables, il n'est pas question de toucher au bas moteur, seul le "haut" étant en mesure de recevoir des modifications. Pour cette raison, Gessalin conserve l'arbre à cames d'origine, mais se permet quelques retouches dans la culasse tout en dessinant une tubulure d'admis-

Patrick Ramage et "son" CG 1300 S 1972

"J'ai failli l'acheter"

Certes, ce CG appartient depuis 40 ans à Christian, son ami d'enfance, mais Patrick aurait bien pu s'en rendre un jour acquéreur. Il nous explique: «Nous étions en 1982 et Christian avait besoin de sous pour s'acheter une Samba Rallye neuve, l'un des 200 exemplaires d'homologation. Un soir, alors que nous étions autour d'un verre, je lui ai proposé 15 000 F en échange de son CG, ce qui correspondait à la valeur de ces autos à ce moment-là. Christian avait l'air chaud, mais va savoir pourquoi, je suis revenu sur ma décision… Des années plus tard, mon ami m'avouera qu'il n'aurait peut-être pas été au terme de cette négociation. Son CG, il y tenait déjà beaucoup. Cette voiture avait été vendue neuve dans les Hauts-de-Seine par la concession Delcourt, puis Christian l'avait ensuite achetée dans un dépôt-vente. Je crois bien qu'il en est le deuxième propriétaire. A part un coup de peinture en 1980, le véhicule n'a jamais été ni restauré, ni modifié. Tout est d'origine, y compris le kit moteur monté à Brie-Comte-Robert à la demande du premier acheteur.» ■





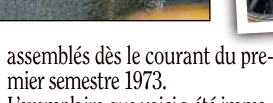
Les sièges baquets sont beaucoup plus luxueux que ceux d'une Rallye 2. Remarquez la manette qui permet de basculer celui côté passager.



Levier court et pommeau en bois: une habitude chez CG.

Le cendrier de Simca 1200 S ne rentrait pas, du coup, il a été découpé! Avec les têtes de vis à tôle peu esthétiques, c'est l'un des rares mauvais points de finition que l'on relève en examinant un CG.







Avec un CG, c'est roue de secours ou bagages!

sion "maison" dont la forme améliore le remplissage. Avec deux carburateurs Weber de 40 mm et un circuit de refroidissement revisité, le moteur Rallye 2 revendique désormais 95 ch, ce qui est un excellent chiffre pour un 1300. On peut en effet le comparer aux 72 ch d'une Alpine V85 ou encore aux 88 ch d'une A110 1300 G. A la différence de ces dernières, la berlinette à mécanique Simca n'est pas disponible en boîte 5, ce qui sera, jusqu'au bout, son principal handicap. Mise en vente dès le mois d'octobre 1972, la version 1300 du CG ne dispose alors pas encore d'homologation propre, c'est pourquoi, afin de satisfaire l'appétit de sa clientèle, Albert Chappe a l'idée de conserver le type Mines des B1200, les premières 1300 produites s'étant vues attribuer le type "B1200 Mod" après réception à titre isolé. Les véhicules détenteurs du type C1300 seront assemblés dès le courant du premier semestre 1973.

Le moteur de Rallye 2 revendique désormais 95 ch, un excellent chiffre pour un 1 300 cm³

L'exemplaire que voici a été immatriculé en novembre 1972. Il s'agit donc d'un B1200 modifié doté, dès l'origine, du kit moteur (NDLR: quelques-uns en ont été équipés plus tard étant donné que la pipe a été refabriquée) et de quelques options comme les touches de peinture noir mat et les jantes alu Momo. Il possédait également les phares antibrouillard Marchal, mais Christian, son propriétaire, les a retirés car il les trouvait inesthétiques. Au final, la voiture lui a coûté 31 600 F, à comparer avec les 12 995 F qu'il fallait débourser pour s'offrir une Rallye 2… neuve. A part un voile de peinture et une réparation de la pointe du nez, elle est 100 % dans son état d'origine. Son seul véritable inconvénient est d'être chaussée de pneus Michelin vieux de 30 ans et donc, nous allons le voir, d'une efficacité limitée.

Invité à prendre place à bord du bolide, je me laisse descendre au fond d'un baquet confortable et bien fini. Je m'attendais à me trouver allongé comme dans une Alpine, mais il n'en est rien. Dans le CG, le siège est placé plus haut, les jambes sont donc davantage pliées que dans la dieppoise. Le levier de vitesse court tombe bien en main et son pommeau bois a une parfaite consistance. Il en va de même du volant Momo dont la jante recouverte de cuir fait le diamètre idéal pour une prise en mains agréable. A mi-chemin entre une A110 et une Rallye 2, la position de conduite me convient tout autant que l'ambiance course de cet habitacle traité avec soin mais qui fait beaucoup de concessions au confort, à l'image des cordelettes pour ouvrir les portes ou bien des glaces coulissantes retenues par des boutons d'Estafette. Mais, entre nous, on se fiche bien de ces détails. Mettons plutôt le moteur en route! Moins sage que celui d'une Rallye 2, le modèle kité s'exprime fort, d'une part à l'échappement avec le 4 dans 2 spécifique CG, d'autre part à l'admission à travers un filtre de

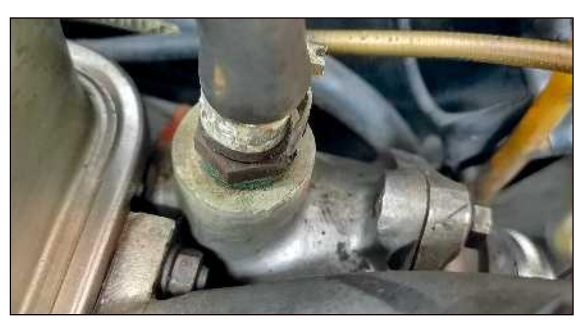

Spécifique, la boîte à air marquée CG est l'un des composants du kit moteur.


Jusqu'au châssis 3011, les CG 1300 ont été équipées de l'assistance de freinage des Simca 1200 S. Sur les exemplaire suivants, le montage sera repris à la Rallye 2, il ne comprendra donc plus de servofrein.


Dessinée par Jean Gessalin, cette pipe d'admission "maison" porte la griffe du constructeur.




A l'automne 1972, CG propose un kit moteur portant la puissance du quatre cylindres Simca de 82 à 95 ch. Une mécanique brillante et solide.


Cette auto est encore équipée de l'échappement proposé par CG. Il libère le moteur et procure un son très sportif.


Lorsqu'il a étudié le kit moteur, Jean Gessalin a été contraint de concevoir une pipe d'eau spécifique.

même origine, comme l'indique l'embossage pratiqué sur la boîte à air. La mise en mouvement de l'auto fait apparaître la spontanéité caractéristique des voitures très légères.
Une faible inertie et un moteur qui a bien peu de charge à mouvoir, cela améliore les performances, comme je le constate dès les premiers kilomètres. Sur les plateaux du Charolais, le CG 1300 S bondit d'un virage à l'autre tel un guépard. Nul doute que les 95 ch répondent presque tous à l'appel, et ce 47 ans après la sortie du véhicule ! Cette réjouissante vivacité est servie par une boîte douce à la synchronisation efficace. Hélas, celle-ci compte seulement quatre

C'est une auto sécurisante, sans doute très efficace, mais aussi amusante

rapports, ce qui ne favorise pas l'échelonnement, en témoignent la première un peu courte et ce trou pénalisant entre la trois et la quatre. Le constructeur avait homologué quatre couples coniques, le plus long, un 9 x 35, permettant des accélérations déjà très brillantes pour une 1300 : 16"2 aux 400 m départ arrêté et 30"5 pour franchir la borne. Avec le 9 x 37, un poil plus court, on doit tomber juste en dessous des 30", ce qui est exceptionnel. De quoi regretter encore plus qu'il n'y ait pas eu de boîte 5… Bien que la transmission marque un peu le pas, la mécanique, brillante, sert une partie châssis qui l'est encore plus. La direction est directe à souhait, ce qui permet un contrôle prompt du véhicule.
Malgré l'absence des quatre amortisseurs arrière que l'on rencontrait sur le B1200, la qualité de l'amortissement est bonne. Le roulis est inexistant, l'auto vire avec une grande neutralité, le train avant ne se dérobe pas même s'il est constitué de l'antédiluvien ressort à lames de Simca 1000. Seul bémol : les MXV, trop vieux, n'ont plus le grip suffisant pour permettre de se divertir sereinement. Sur une portion de route grasse, je mesure combien l'auto glisse. Je comprends aussi que le CG est sain et prévisible. C'est un véhicule sécurisant, sans doute très efficace mais aussi amusant. Avec de vraies gommes, il ne fait aucun doute qu'il vaut une Alpine A110 ! Dommage que la belle aventure CG ait été trop courte. Huit ans après ses débuts, la petite marque briarde cesse toute activité après avoir honoré ses dernières commandes en mai 1974. Victime des limitations de vitesses et de l'interdiction du sport automobile consécutives à la crise du Kippour, elle fut également crucifiée par la sortie de la Matra Bagheera, elle aussi soutenue par Simca mais à grande échelle. L'amertume est encore plus sévère lorsque l'on sait que figurait, sur la planche à dessins, la descendante de la C1300, une berlinette à moteur central Chrysler directement issue des protos de course CG "MC". Mais, une fois encore, nous ne réécrirons pas l'histoire. RIP CG. ■

Merci à Christian Chirat pour son accueil et sa totale disponibilité. Merci également à Michel Durix et Patrick Ramage pour leur précieux coup de main.

CG 1300 S

C'est de ce point de vue que la berlinette CG est la plus personnelle et sans doute la plus attachante avec sa lunette verticale et son arrière abrupt.





Plaque constructeur: rivetée dans le compartiment moteur, sur la cloison pare-feu.



Frappe à froid: sur le dessus du longeron arrière droit, dans le compartiment moteur.



Numéro de moteur: plaque rivetée sur le bloc, au-dessus de la pompe à eau.

LIRE AUSSI

• CG Spider 1000 S : Le sport cheveux au vent [*Gazoline* 199].



Passeport technique CG 1300 S

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal arrière. Bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en ligne par cylindre, chambres de combustion en toit, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en fonte supporté par cinq paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 1 294 cm^3 ■ **Alésage x course :** 76,7 x 70 mm ■ **Puissance maxi :** 95 ch DIN à 6 500 tr/mn ■ **Couple maxi :** environ 12 mkg DIN à 4 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 10:1 ■ **Alimentation :** deux carburateurs double corps Weber 40 DCOE ■ **Allumage :** batterie 12 V 40 Ah, alternateur ■ **Refroidissement :** liquide par pompe mécanique.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices par barreaux à double articulation ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,282 – 2e : 0,472 – 3e : 0,710 - 4e : 1,038 - MAR : 0,291 ■ **Rapport de pont :** 9 x 35, 9 x 37, 8 x 35 ou 8 x 41 (au choix).

STRUCTURE

Coupé 2 + 2 places, châssis métallique constitué d'une poutre centrale tubulaire et d'un cadre formant longerons latéraux, carrosserie en polyester stratifié boulonnée sur le châssis ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par ressort semi-elliptique transversal faisant office de bras de suspension inférieurs, triangles supérieurs, barre stabilisatrice et ressorts télescopiques à double effet De Carbon spécifiques CG ■ **Suspension AR :** bras tirés obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques à double effet Armstrong type Rallye 2 - **Jantes :** en tôle ajourée 5,5 x 13 ou en alliage 5,5 x 13 (AV) et 6 x 13 (AR) ■ **Pneumatiques :** 145 HR 13 (AV) et 155 HR 13 (AR) Michelin XAS ■ **Freins :** disques AV/AR (assistés jusqu'au châssis n° 3011 ; freins AV origine Simca 1200 S jusqu'au châssis 3011, d'origine Rallye 2 depuis châssis 3012) ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR - **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 5,20 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,96 x 1,54 x 1,20 m ■ **Empattement :** 2,23 m ■ **Voies AV/AR :** 1,26/1,30 ■ **Poids :** 735 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 150 à 192 km/h suivant rapport de pont.

PRODUCTION

Octobre 1972 à avril 1974 : environ 95 exemplaires ■ **Teintes :** blanc CG, vert 1300, jaune CG, jaune signal, vieil or métallisé, orange CG, rouge 110, bleu azur, bleu CG métallisé ■ **Intérieur :** simili et tissu noir ■ **Options (octobre 1972) :** phares antibrouillard Marchal (298 F), arceau de sécurité (538 F), jantes alliage Momo (866 F), harnais de sécurité (203 F pièce), repose-tête (60,20 F pièce), aménagement arrière deux places d'appoint (727 F), aménagement arrière pour bagages (510 F), peinture des soubassements, phares et arrière en noir mat (112 F), peinture de l'avant en bleu avec bandes Challenge (377 F), peinture de l'avant en bleu sans les bandes Challenge (250 F), peinture métallisée (459 F), kit moteur 95 ch (2 800 F monté à l'usine) ■ **Prix neuf en octobre 1972 :** 27 550 F (à titre de comparaison, une Sim'4 valait 7 995 F, une Alpine A110 V85 26 900 F, une DS 23 injection 28 100 F, une Alpine A110 1600 S 37 900 F) ■ **Type Mines :** B1200 Mod puis C1300 ■ **Puissance fiscale :** 7 CV.

COTATION

Les transactions sont rares. Il faut compter environ 50 000 euros pour un bel exemplaire.



Fiat 521 C Denton

Voyage à L'ÉTRANGER

A la fin des années 20, le catalogue Fiat comporte trois véhicules six cylindres de classe, cylindrée et prix différents. La 521 représente le modèle le plus accessible et, en version C (courte), promet une bonne habitabilité pour cinq personnes. Très classique dans sa conception, cette auto marque cependant un tournant car il s'agit de la première Fiat à être produite sous licence en dehors d'Italie. Elégante sans être ostentatoire, la 521 C est l'exemple type d'une berline robuste, silencieuse et confortable. Et avec cette carrosserie fabriquée en Tasmanie suivant le système Weymann, son charme est encore plus flagrant.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Sur la route, la Fiat 521 C est étonnamment douce et confortable. Pour peu que l'on ne soit pas trop pressé, à son volant, les longues distances semblent tout à fait envisageables.


FIAT

S'il est indéniable qu'au début de l'automobile, la puissance avait plus d'importance que la cylindrée (d'ailleurs, le nom de beaucoup de modèles dérivait de la quantité de chevaux qu'elles développaient [1]), il est également vrai qu'un six cylindres a toujours été plus statutaire qu'un "simple" quatre cylindres. Avant la Première Guerre mondiale, la toute jeune société Fiat [2] avait déjà parfaitement compris qu'un nombre élevé de pistons et de bielles donnait plus de souplesse et de confort à la voiture tout en rehaussant le rang de celui qui la conduisait. C'est pourquoi, dès 1908, l'entreprise se lance sur ce marché en dévoilant la 35-45 HP, une énorme 7,4 litres capable d'atteindre les 90 km/h. Proposée avec deux empattements différents (3,30 et 3,50 m), la voiture n'arrive à séduire que la clientèle des autres continents, les 107 exemplaires produits prenant tous la direction des Etats-Unis et de l'Australie. Il faudra attendre la fin de la guerre pour qu'une autre six cylindres en ligne débarque: c'est la 510 présentée en 1919, dotée d'un plus "raisonnable" 3,5 litres de 46 ch et restée au catalogue jusqu'en 1925. Ses chiffres de production sont étonnants pour une voiture de cette classe: 13500 unités écoulées, pour la plupart des berlines ou des coupés de ville [3]. En 1922, la gamme Fiat accueille un modèle plus luxueux qui ne remplace cependant pas la 510 mais l'épaule, le constructeur souhaitant proposer simultanément deux six en ligne : l'une sage et l'autre plus élitiste. Cette stratégie deviendra une constante jusqu'à la moitié de la décennie suivante. Cette six cylindres somptueuse, c'est la 519, une 4,8 litres de 75-80 ch dont la vitesse de pointe est conséquente (115 km/h). Pour en souligner le standing, elle s'offre des éléments techniques peu courants à cette époque, à commencer par des freins à commande hydraulique et servo-assistés ainsi qu'un moteur à soupapes en tête. En 1926, la 512 succède à la "petite" 510, mais il ne s'agit que d'un simple restylage. La mécanique est reconduite sans modification alors que le châssis adopte enfin des amortisseurs sur les quatre roues. Une fois encore, les marchés les plus importants pour ce modèle se situent à l'étranger, Royaume-Uni et Australie en tête.

Fiat diffuse simultanément deux autos dotées d'un six cylindres en ligne : l'une sage, l'autre plus élitiste

En 1927, une page se tourne avec la sortie de la nouvelle 520 [4].

[1] Au début de l'aventure industrielle de Fiat, tous les modèles étaient identifiés selon leurs puissances: 3 1/2 HP (1899), 6-8 HP (1900), 8 HP, 10 HP et 12 HP (1901), etc. Exception faite des véhicules de compétition et des taxis, il faudra attendre l'arrivée, en 1910, de la Tipo 1 pour voir la nomenclature changer dans la gamme "régulière".
[2] Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) a été fondée le 11 juillet 1899. Son tout premier modèle, la 3 1/2 HP, était une bicylindre de 679 cm³ issue du projet Welleyes de Ceirano.
[3] Des versions Torpédo et Landaulet sont également au catalogue. La série B de cette 510 adopte les freins sur les quatre roues.
[4] Curieusement, chez Fiat, une 520 avait déjà existé entre 1921 et 1922. C'était une 12 cylindres de 6,8 litres, plus connue sous le nom de Super Fiat et produite à seulement cinq exemplaires.



Les pare-chocs à double lame sont des accessoires. Il s'agit des seuls éléments chromés, les autres finitions étant en nickel.

A ses débuts, elle représente le troisième véhicule à six cylindres du catalogue Fiat ! Pour la première fois, cette architecture mécanique se démocratise, la cylindrée étant abaissée à seulement 2,2 litres pour 46 ch et 90 km/h. Issue d'un projet inédit, la 520 est totalement distincte de ses devancières. Elle revient aux soupapes latérales, moins bruyantes et plus à même de garantir une fiabilité à toute épreuve. Loin d'être révolutionnaire, elle présente pas mal d'innovations : conduite à gauche disponible, distributeur de série, embrayage monodisque à sec et, enfin, l'extrémité de la boîte de vitesses fait office de support pour le pédalier. Le levier de vitesse est désormais en position centrale, un système antivol le bloquant en marche arrière par le biais d'une serrure. L'année suivante, la gamme se dédouble en accueillant un nouveau modèle équipé d'un moteur dont la cylindrée a été réduite à 1 866 cm^3 (35 ch, 78 km/h) par diminution de l'alésage (62 contre 72 mm) : c'est la 520 T (Taxi), offerte uniquement en Landaulet. Elle remplace la 501 T de 1923. Sur la 521, le moteur atteint les 2 516 cm^3 avec un alésage de 72 mm. Celle-ci est proposée avec un empattement normal de 3,14 m ou abaissé à 2,90 m, comme jadis sur la 520 et la 520 T. Cette variante prend alors l'appellation 521 C (Corto, court). La puissance monte à 50 ch pour 92 à 94 km/h. Parmi les carrosseries disponibles, on rencontre une berline classique en acier ou pour-


Le pavillon forme visière en protégeant le pare-brise. Une bonne astuce pour alléger la charge de l'unique balai d'essuie-glace.



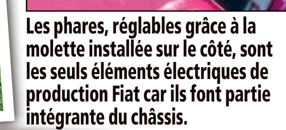
Initialement destinée aux marchés d'outre-Manche, cette 521 C conserve tous les accessoires anglais ou américains, à l'image de ce témoin de température d'eau intégré au bouchon de radiateur.


A présent utilisées comme indicateurs de direction, ces optiques secondaires montées sur les passages de roue avant étaient, à l'origine, des antibrouillards.


La charnière fixée sur la custode donne à cette berline des airs de faux cabriolet.


Seule la poignée de porte avant gauche, petite et joliment finie, possède une serrure : en effet, même sur les voitures destinées, comme celle-ci, au marché anglais, la clé s'insérait à gauche.


Le coffre à bagages est un accessoire, tout comme son support (repliable une fois le coffre enlevé).


Les phares, réglables grâce à la molette installée sur le côté, sont les seuls éléments électriques de production Fiat car ils font partie intégrante du châssis.



Un subtil filet gris clair, quasi imperceptible, se retrouve sur les passages de roues, les ouïes d'aération du compartiment moteur et les jantes.


Sur chaque côté, devant la roue de secours, une boîte destinée aux outils et aux pièces a été installée.

Le combiné central comprend tachymètre et compteur, ampèremètre, manomètre d'huile, jauge à essence et montre. Si les indications sont en miles, les inscriptions restent en italien ! La manette de gauche commande les feux et celle de droite (qui s'active en introduisant la clé) le contact électrique. Les témoins sont modernes : la voiture n'en possédait pas.

Stefano Chiminelli et sa Fiat 521 C Denton 1929

"De l'Italie à l'Australie et retour"

Entrepreneur dans le secteur de la distribution éditoriale, Stefano Chiminelli, habitant Pove del Grappa, a deux grandes passions: les voitures de compétition et les avant-guerres. Dans son immense garage, les unes côtoient les autres, composant un ensemble hétérogène et saisissant. Vu qu'il est quasiment impossible de les énumérer toutes, on peut citer une Buick Model 30 1913, une BMW 319/1 Roadster 1936, une Panhard & Levassor Dynamic de la même année, une Fiat 1500 six cylindres Berlinetta Touring Superleggera Mille Miglia 1937, une Simca 8 Sport et une Cisitalia 202 SC 1951, trois Maserati (3500 Coupé 1958, Quattroporte première série 1968, Mexico 1969), des Devin à moteur Porsche, MG et Triumph, une Opel Ascona élaborée pour les rallyes et une Studebaker Champion 1948. Il aime se définir "fils de l'art" car, déjà, son père adorait les anciennes. Il avait contribué à la naissance, en 1961, du CVAE (Circolo Veneto Auto E moto d'epoca), soit la troisième amicale de véhicules anciens fondée en Italie. Le châssis de la Fiat 521 C de notre essai avait été livré par Fiat à un commerçant anglais, l'Autocars Industries, le 25 avril 1929. Ce vendeur multimarque étant actif sur l'ensemble du territoire du Commonwealth, il revend le châssis à un carrossier australien, la A.A. Denton de Launceston, en Tasmanie, qui l'habille en berline avec le système Weymann. Jusqu'en 1970, elle reste propriété de W.D. Mathews, qui habite à Burnie. On ne connaît plus, ensuite, son parcours jusqu'en 2001, année où Antony Bryant l'importe en Angleterre. Et c'est ici que Stefano la retrouve en 2012. « Elle avait déjà été restaurée à la fin des années 60: la pégamoïd originale avait été refaite en Tasmanie en conservant uniquement la porte arrière gauche qui, hormis d'afficher une nuance légèrement différente, est un peu abîmée. Dans l'habitacle, tout est encore d'origine, sauf la banquette avant. Moi, je me suis limité à réviser freins et moteur, à revenir au nickel d'origine pour les moulures latérales et à faire repeindre les filetages gris clair qui contrastent avec le lilas des passages de roues, une teinte inspirée du nuancier Bugatti. » Restée inutilisée durant sept ans à cause des nombreux chantiers de réfection des autres anciennes de son garage, la 521 C de Stefano a repris la route quelques semaines avant l'essai de *Gazoline*. Et elle a globalement peu roulé: si l'on fait confiance au compteur, elle n'a totalisé que 30946 miles, soit moins de 50 000 km : une moyenne de 553 km par an ! ■

Fiat 521 C Denton

Chacune des quatre portes, articulées vers l'avant, a droit à une vitre descendante, une poche aumônière et un revêtement en cuir assorti aux sièges. En déplaçant vers le bas la poignée d'ouverture (la plus haute des deux), on active la fermeture de sécurité.



L'espace dédié aux jambes des passagers arrière est immense. L'assise est tellement longue que les plus petits auront du mal à toucher le plancher avec les pieds. Par contre, à trois sur la banquette, on est un peu serré.



Alors que le pare-brise des berlines 521 et 521 C de série était droit, le carrossier Denton eut l'idée, en devançant la mode, de l'incliner vers l'arrière, améliorant ainsi légèrement l'aérodynamisme et donnant à la ligne un élan presque sportif, par ailleurs souligné par la même inclinaison des portes.

vue du système Weymann [5], une limousine six glaces, un torpédo, un coupé Royal et un coupé/spider dont le strapontin arrière est dissimulé dans le compartiment bagages et les roues de secours accrochées à l'arrière. On trouve aussi une berline deux portes spéciale destinée au président de Fiat, le sénateur Giovanni Agnelli, et qui s'inspire du style des américaines Reo Flying Cloud Six. Même le directeur général de l'époque roule en 521, mais il s'agit alors d'une quatre portes, très proche du modèle de série, à l'exception des ouïes d'aération du capot moteur regroupées à l'horizontale (à l'image des américaines Franklin et Marmon contemporaines).

Dans ses dépliants, très bien illustrés et dont la mise en page est de bon goût, Fiat présente la 521 « avant tout comme une Fiat » s'adressant « à la nombreuse mais très typique clientèle de voitures de cylindrée moyenne, aux caractéristiques élégantes et raffinées ». Cette 521, dont les spécificités techniques n'ont rien d'étonnant dans le paysage auto de son époque, marque cependant un tournant car c'est le tout premier modèle à être produit sous licence par la NSU-Fiat de Heilbronn, en Allemagne. En effet, si les motos de la NSU se vendent très bien, ce n'est pas le cas de ses voitures : la marque, qui a accumulé des dettes à hauteur de 14,8 millions de marks, est sur le point d'être vendue sur initiative de la Dresdner Bank, son principal créditeur. Après avoir raté de nombreuses négociations avec, entre autres, BMW, la solution arrive d'Italie, en profitant de la cohésion politique toujours plus solide entre l'Allemagne nazie d'Hitler et l'Italie fasciste de Mussolini. Fiat, désormais premier constructeur européen et qui a inauguré en 1923 l'ultramoderne usine du Lingotto [6], représente le partenaire idéal. De plus, la marque est en quête de nouveaux espaces commerciaux hors de ses frontières [7], une aspiration qui, dans la décennie suivante, donnera naissance à l'entreprise Simca en France. Ce partenariat va donc conduire à l'éclosion des versions allemandes de la 522, de la 514, de la Balilla et de la Topolino. A partir de 1957, NSU revient à une production "maison" (avec la série des Prinz), et NSU-Fiat devient alors Fiat-Neckar et s'installe dans la ville de Neckarsulm où une autre usine du groupe est bâtie [8].

La 521, qui restera en production jusqu'en 1931, sera assemblée à plus de 20 000 unités. Durant son "âge d'or", le monde fait face à l'immense crise économique de 1929 qui réduit le marché des modèles de moyenne gamme. Fiat ne renonce pourtant pas à une présence massive dans cette catégorie : sa remplaçante, la 522 – un nouveau remaniement esthétique du modèle précédent –, est à son tour offerte avec deux châssis plus courts qu'avant (2,77 et 3,07 m) et accouplés au très éprouvé moteur 2,5 litres porté cependant à 52 ch. Un rapport de pont allongé permet, malgré le modeste gain de puissance, de rouler jusqu'à 105 km/h (en version C). La boîte de vitesses comporte une troisième et une quatrième synchronisées. La voiture est livrable, en option, avec le dispositif de roue libre. En parallèle arrive la 524, qui n'est autre qu'une variante à la carrosserie plus moderne (grille inclinée, lignes assouplies) de la 522 elle-même : Fiat a rationalisé son offre en renonçant à diffuser

La 521, qui restera en production jusqu'en 1931, sera assemblée à plus de 20 000 unités

une six cylindres de grosse cylindrée. Elle aussi existe en version C et L, soit Corta et Lunga (courte et longue). La gamme se simplifie en 1934, lorsque la 524 cède la place à la 527 Ardita qui récupère le 2 516 cm³/52 ch mais n'a plus qu'un seul empattement à proposer. Ce sera la dernière des six cylindres "classiques". Avec la 1500 de 1935 [9], on aura droit à une petite révolution à base de carrosserie streamline, châssis croisillonné, suspensions avant indépendantes selon le système Dubonnet et moteur dérivé du quatre cylindres à soupapes en tête de la 508 CS Balilla.

"Monter à bord" n'est pas une expression avec la 521 C, mais un exercice physique qui demande



La sangle visible sur le côté de la banquette avant sert à débloquer le dossier pour le mettre en position couchette.

Le tableau de bord est en retrait par rapport à la traverse supérieure, ce qui rend le combiné parfaitement lisible quel que soit le temps.

Gros plan sur le volant qui intègre avertisseur (au centre), réglage de l'avance (c'est la "pince" grise) et régulateur de durcissement de la direction (la molette noire).

[5] Dévoilé pour la première fois au Salon de Paris en 1921, ce système, breveté par le carrossier parisien Charles Terres Weymann, est un type de carrosserie fermée dont le squelette en bois est habillé d'un revêtement en pégamoïd, une sorte de simili tendu. La structure peut se déformer légèrement pour suivre les mouvements du châssis sans causer l'effet de résonances propre aux caisses en acier. Bien que plus cher que les carrosseries embouties, cet ensemble est moins coûteux que le mixte bois et acier de jadis. Néanmoins, outre une certaine fragilité, il est impossible d'en peindre la toile, colorée dans la masse dès sa fabrication. Dans la plupart des cas, elle est grise ou marron. Après avoir vendu la licence de fabrication à plus de 50 carrossiers et autres dans le monde entier, Weymann cesse la production en 1932, la construction entièrement métallique s'avérant largement plus rentable et économique une fois les soucis de transmission des bruits et de vibrations résolus.

[6] Voir dans le *Gazoline* 254 : "La saga des usines Fiat".

[7] Fiat était déjà actionnaire minoritaire de NSU. Quant à son réseau commercial allemand, il se résumait à deux filiales à Berlin et Munich.

[8] La production des modèles dérivés Fiat se poursuit jusqu'en 1973. Parmi ceux concernés, on retrouve la 600, une sorte de Nuova 500 tricorps (Neckar Weinsberg), la 850 (Neckar Adria), la 1100 (Neckar Europa), la 1300/1500 et les Autobianchi Bianchina Panoramica (Neckar Panorama) et Primula.

[9] Une 1500 six cylindres de 1937 a été essayée dans le *Gazoline* 260.

Passeport technique Fiat 521 C berline

MOTEUR
Type Fiat 121. 6 cylindres en ligne monobloc, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur sept paliers, distribution par soupapes latérales avec arbre à cames commandé par chaîne ■ **Cylindrée :** 2 516 cm³ ■ **Alésage x course :** 72 x 103 mm ■ **Taux de compression :** 5,1 : 1 ■ **Puissance maxi :** 50 ch à 3 400 tr/mn ■ **Alimentation :** carburateur monocorps Solex MOVT 35 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 60 Ah, bobine et distributeur, dynamo 85 W ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur et pompe.

TRANSMISSION
Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports non synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,424 - 2e : 1,992 - 3e : 1,408 - 4e : 1 - MAR : 4,854 ■ **Rapport de pont :** 5,100 (couple conique Gleason : 10/51).

STRUCTURE
Châssis à longerons et traverses en tôles d'acier, carrosserie berline à quatre portes, cinq places en bois en toile tendue (brevet Weymann), capot moteur en acier ■ **Suspensions AV/AR :** essieux rigides, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Freins :** tambours AV/AR, commande mécanique ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage :** 11,80 m (entre murs) ■ **Jantes :** en acier, 18 pouces ■ **Pneumatiques :** Pirelli Straight Side, Dunlop SS ou Michelin Bibendum 28 x 5,5 (5,50-18) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,900 x 1,700 x 1,745 m ■ **Empattement :** 2,900 m ■ **Voies AV/AR :** 1,400 m ■ **Poids à vide :** 1 350 kg.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 94 km/h ■ **Pente maximale :** 31 % ■ **Consommation :** 18,2 l/100 km.

PRODUCTION
1928-1931 : 13 990 exemplaires de 521 C, sur un total d'environ 20 000 tous empattements confondus.

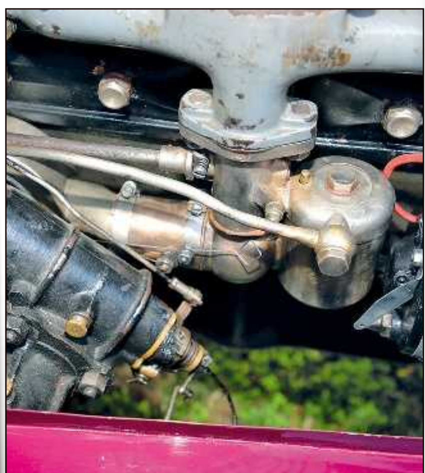
COTATION
Une 521 C standard en bon état se négocie entre 35 000 et 40 000 euros, exactement comme il y a dix ans, ce qui confirme que les avant-guerres sont un peu boudées en collection. Pour une hors-série comme celle de Stefano, la cote peut doubler.

Au centre de la culasse se trouve l'allumeur, qui venait de remplacer la magnéto sur les Fiat à 6 cylindres. Nous sommes sur le côté droit du moteur. Le "poumon" noir, à gauche du cliché, est la dérivation du réservoir. Ici, l'alimentation est à gravité, sans pompe. Le petit robinet situé en dessous active la réserve. Le carburateur est placé sous le collecteur, derrière la dynamo.


Bien plus dégagée qu'à droite, la partie gauche du compartiment moteur est occupée par l'orifice de remplissage de l'huile (qui intègre sa jauge) et le distributeur.




Le soin du détail : on voit ici les faisceaux électriques d'antan situés sur le distributeur.


Gros plan sur le carburateur et le filtre à air, caché derrière la colonne de direction.

agilité et technique : il faut tout d'abord grimper sur le marchepied, puis se glisser avec difficultés dans l'habitacle. L'espace est en effet restreint, du moins à l'avant car à l'arrière, bien qu'il soit nécessaire de se tordre pour entrer, la place est abondante. S'il est vrai que les 520 et suivantes ont été les toutes premières Fiat livrées avec conduite à gauche, la plupart des clients continuaient à

Sur le bouchon du réservoir, on remarque une petite commande : c'est une micropompe qui, lorsque la réserve touche à sa fin, permet à l'essence résiduelle d'entrer en circulation en augmentant la pression.

Identification

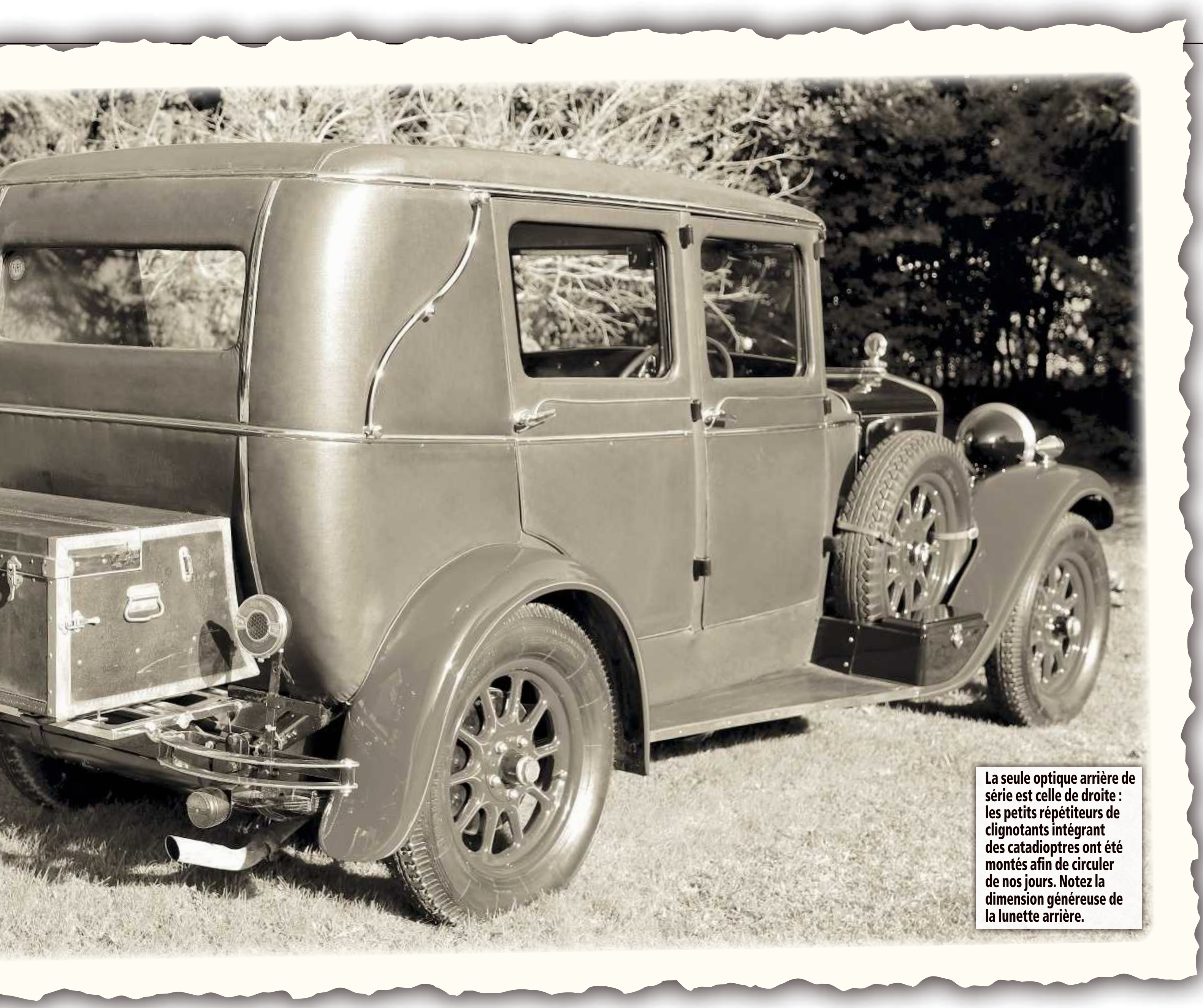

Plaque constructeur : montée au centre de l'auvent.



Frappe à froid : située sur le longeron ARD.

Numéro moteur : placé sur le support ARD qui relie bloc et châssis.

Fiat 521 C Denton



La seule optique arrière de série est celle de droite : les petits répétiteurs de clignotants intégrant des catadioptres ont été montés afin de circuler de nos jours. Notez la dimension généreuse de la lunette arrière.

les commander, en option, avec le volant à droite pour mieux contrôler le bord de la route (et surtout le fossé, de nuit). Notre exemplaire, destiné à l'origine à l'Angleterre, ne pouvait bien entendu pas se passer de la position "à l'anglaise". Comme sur tout modèle de cette époque, le démarrage comporte une séquence d'actions qui, pour les natifs du lointain après-guerre, demandent un effort de mémoire peu évident. Toute première chose : il faut augmenter la pression dans le circuit du réservoir en introduisant de l'air par le biais de la manette située à droite du volant. Ensuite, on tourne, sur la gauche, l'anneau de l'avance d'allumage monté sur le moyeu du volant. C'est le moment de mettre le levier de vitesse au point mort, d'introduire la clé et de la tourner jusqu'à la position 2. Le starter, placé derrière le volant, peut être ouvert un peu, à fond ou pas du tout (en fonction de la température du moteur). Le pied gauche appuie alors sur la petite pédale ronde située à gauche de l'embrayage : c'est le démarreur. Le moteur commence à chanter, sourd et tranquille, sans la moindre secousse, son ralenti pouvant être qualifié de parfait tant la régularité est au rendez-vous. Mais dès que le six cylindres est en marche, les problèmes commencent. Fille de son temps, la 521 C possède les pédales inversées : accélérateur au centre, freins à droite. La piloter comme une voiture plus moderne peut vite conduire au désastre. Ajoutez à cela que la grille du levier de vitesse est également inversée : première et deuxième à droite, troisième et quatrième à gauche, et qu'il n'y a bien sûr aucune synchronisation… J'ai vu Stefano, son propriétaire, la mener paisiblement

Le moteur est d'une onctuosité étonnante, ce qui devrait être la règle pour un six cylindres

en écoutant attentivement le moteur et en repérant le régime auquel on doit engager le rapport supérieur, comme sur une boîte synchronisée. Chapeau ! Pour un conducteur beaucoup moins habitué, le double débrayage s'impose, mais la position inversée des pédales complique la manœuvre. Après les premiers kilomètres consacrés à la prise de confiance, je m'apaise enfin et peux me concentrer sur les sensations de conduite. Et là, la 521 C s'avère surprenante. Tout d'abord, le moteur est d'une onctuosité étonnante, ce qui devrait être la règle pour un six cylindres. Mais sa puissance est celle d'une Fiat 127, et je n'ai jamais conduit une 127 aussi souple et fluide ! La première, ultracourte, ne sert qu'à partir. La deuxième est obligatoire pour les montées. En plaine, les quatre rapports se réduisent à deux : troisième et, seulement après un long élan, quatrième. La carrosserie en pégamoïd limite les vibrations, le moteur (monté très bas par rapport au niveau de l'habitacle) est très silencieux. Les kilomètres passent tranquillement et on peut profiter de la bonne visibilité vers l'avant. Le thermomètre d'eau intégré au bouchon du radiateur est parfaitement lisible sur l'extrémité du long capot. La molette qui encercle le moyeu du volant attise quant à elle ma curiosité. « Tourne-la », me lance Stefano. Je m'exécute et, d'un coup, le volant se durcit. C'est un système – aussi simple qu'efficace – de réglage de réponse de la direction : en le laissant "libre", on l'allège (relativement) en manœuvre, en le serrant, on profite d'une plus grande précision de conduite. Génial ! Quant aux freins, même s'il s'agit des tambours à commande mécanique qui demandent de doubler la distance de sécurité par rapport aux autres véhicules, ils ont une efficacité que je n'aurais pu imaginer. Ce bon point contribue à faire de cette grande Fiat, une fois les fondamentaux de sa conduite acquis, une berline relaxante, confortable, agréable, idéale pour voyager sur de longues distances : en bref, elle affichait les qualités parfaites pour devenir l'auto à vocation européenne qu'elle désirait être. ■



Citroën Ami 6 Break

LA (cinquième) por DU SUCCÈS



Les 24,5 ch de son bicylindre ne font pas de miracles. L'Ami 6 atteint péniblement les 110 km/h.

te

Le cas est rarissime dans l'histoire de l'automobile : c'est dans sa version break que la Citroën Ami 6 a connu le plus de succès. Encore plus fort, cette carrosserie, qui a représenté les deux-tiers du volume total de production, permettra à l'Ami 6 d'être durant un temps la voiture la plus vendue en France. Voilà une auto qui aura été atypique jusqu'au bout !

Texte et photos **Hugues Chaussin**

« Le kilomètre confort le moins cher du monde. » Voici comment le constructeur de Javel présente sa nouveauté du Salon 1961, une berline 3 CV destinée à combler le vide intergalactique qui sépare deux conceptions diamétralement opposées de l'automobile : la populaire 2 CV et la très bourgeoise DS. En ce début des années 60, le concept de gamme se démocratise et, pour un constructeur de la dimension de Citroën, proposer cette 3 CV est loin d'être un luxe. Toutefois, son positionnement paraît d'emblée un peu bancal. Guère moins encombrante qu'une Peugeot 7 CV, deux fois moins puissante qu'une Panhard 5 CV, elle appartient à une catégorie qui semble avoir été créée uniquement pour elle. Et que dire de son style, tellement atypique qu'il n'a et n'aura jamais de véritable équivalent dans la production automobile ? L'étude de cette 3 CV, qui s'appellera plus tard Ami 6, débute en 1955. D'abord baptisée TPV 1955, puis plus sobrement "M" pour "Milieu de gamme", celle-ci doit répondre au cahier des charges suivant : consommer peu, être légère, peu coûteuse à produire et offrir quatre vraies places ainsi qu'un grand coffre. De plus, son confort doit être proche de celui d'une DS. Une espèce d'équation impossible qui sera pourtant résolue en utilisant des éléments mécaniques existants, parmi lesquels la plate-forme, les suspensions et l'ensemble moteur/boîte de la 2 CV, certes revigoré par une élévation de la cylindrée à 602 cm³. Celle qui ne sera finalement qu'une 2 CV améliorée profitera en revanche d'une « ligne excellente », pour reprendre les mots employés par les responsables du projet. Le style est confié à l'auteur des Traction, 2 CV et DS, le talentueux Flaminio Bertoni. Afin de concilier volume du coffre et habitabilité, ce dernier ne voit qu'une solution : utiliser un hayon arrière. Cette option reçoit un accueil très défavorable du patron Pierre Bercot, lequel impose que soit tracée une ligne tricorps conventionnelle. Voici comment Bertoni s'est retrouvé à étirer exagérément le pavillon vers l'arrière afin de permettre à quatre occupants de prendre place à bord avec un chapeau sur la tête. Au final, son profil en Z, mais aussi son avant de batracien ne cesseront jamais de surprendre, quand ils ne heurteront pas au point de freiner la diffusion de cette voiture moyenne.

Comme si cela ne suffisait pas, l'Ami 6 doit composer avec la toute nouvelle Renault 4 dont la modernité et la modularité font mouche. Afin de dynamiser des ventes trop molles et dans le même temps satisfaire la demande pressante de tous les concessionnaires de France et de Navarre, une version plus consensuelle et plus pratique doit venir épauler la berline à l'automne 1964. Reprenant le concept de hayon arrière cher à Bertoni, l'auto adopte une carrosserie break que le styliste maison s'est fait un plaisir de dessiner malgré l'hostilité de Pierre Bercot. Allergique à l'idée qu'une Citroën de tourisme, 2 CV mise à part, puisse faire l'objet d'un quelconque usage utilitaire, ce dernier a en effet validé le projet du bout des lèvres. Il s'agira du dernier dessin de Bertoni, qui décédera en février 1964. La présentation de cette deuxième version de l'Ami 6 a lieu en août 1964 au Pré Catelan, dans le XVIe arrondissement de Paris, après une première démonstration devant les journalistes plusieurs semaines auparavant. Depuis les débuts de l'Ami 6, fin 1961, le constructeur tente de séduire la conductrice féminine dans sa promotion. Avec le break, la femme est à l'inverse utilisée comme faire-valoir. Pour preuve : à l'occasion de cette cérémonie parisienne, plusieurs mannequins déambulent parmi les voitures, certaines étant invitées (?) à se tasser à l'arrière du nouveau break pour prouver son importante capacité ! Le grand public découvre le break deux mois plus tard, au Salon de l'automobile de Paris. L'atout de cette nouvelle Ami 6 est sa double personnalité, familiale et utilitaire, qui promet de satisfaire la plupart des usages. Afin de démultiplier le champ des possibles, l'auto est proposée en trois versions distinctes. La première est un break quatre places à banquette arrière rigide dotée d'un tube séparant les deux places ; la deuxième est un break cinq places muni d'une banquette sans séparation ou banquette optionnelle à dossier repliable ; la troisième est une commerciale avec plancher de charge arrière rigide portant la longueur utile à 1,65 m et la même banquette que le break cinq places. En option, la commerciale peut être équipée de sièges avant séparés. Contrairement aux berlines, ces trois modèles reçoivent un rétroviseur extérieur côté conducteur. Deux finitions sont disponibles : Tourisme avec une sellerie à tissu "bâtonnets" et Confort habillée d'un tissu chiné plus cossu. La commerciale ne possède que la finition Tourisme, avec la possibilité d'une option sièges en simili cuir. Comme la berline, la version "longue" de l'Ami 6 est produite dans l'usine ultramoderne de Rennes-La Janais inaugurée en 1961 par Charles de Gaulle et exclusivement dédiée à l'assemblage de cette Citroën de gamme moyenne.

Alors que le public s'habitue peu à peu au physique baroque de l'Ami 6, le break qui en dérive séduit instantanément. L'avant ne rebute plus et l'arrière promet tout ce que la berline interdit. De l'avis de tous, cette déclinaison présente la Citroën telle que le public l'aurait souhaitée dès le départ. L'envol significatif des chiffres de vente, dès le début de l'année 1965, en est la preuve incontestable. A la fin de cette première année de production, il se sera écoulé plus de breaks que de berlines. Et la tendance va s'accélérer dans les années à venir, la variante break finissant par représenter les deux-tiers de la production totale d'Ami 6. En prime, toujours grâce à cette carrosserie, le modèle accède en 1966 au titre suprême : celui de voiture la plus vendue de l'année ! Bien loin des excentricités assez mal vues de la berline, le break Ami 6 profite à plein de son principal argument, celui d'être une auto sans réelle concurrence, mais aussi de sa formidable



L'avant de l'Ami 6 a également fait couler beaucoup d'encre. A la sortie du modèle, beaucoup ont été heurtés par ce museau de "batracien". Et puis chacun s'y est habitué…

L'Ami 6 appartient à une catégorie qui semble avoir été créée pour elle

En hiver, un cache-calandre permet au moteur de monter en température et d'améliorer la qualité du chauffage.


Le capot moteur fortement creusé et le pare-brise très incliné favorisent l'aérodynamisme, au bénéfice de la consommation.



Les essuie-glaces de l'Ami 6 (qui est en 6 V) sont d'une efficacité très relative.



Michel tient à ce que ses autos soient conformes et de très bon goût, c'est pourquoi il monte encore et toujours des pneus Michelin X. A la conduite, on apprécie…

Malgré la présence d'un petit seuil de chargement, le volume arrière du break Ami 6 est aussi important que pratique. En rabattant ou en démontant la banquette arrière, on obtient près de 1,70 m de longueur utile.





Pas vraiment jolis mais fort utiles, ces tubes protègent les feux et les coins de carrosserie.



La première génération d'Ami 6 possédait cette calandre ornée d'un V de la victoire. Remarquez les quatre crochets de maintien du cache-calandre.



Les épaisses portes de phares serviraient-elles de paraboles ?

AMICLUB DE FRANCE

Fort de 230 adhérents, l'Amiclub de France est une association dynamique regroupant des passionnés de tous les âges, possesseurs d'Ami 6, Ami 8, Ami Super et M35. En plus d'une importante documentation technique, le club met au service de ses adhérents des tutoriels indispensables pour la restauration et l'entretien des véhicules. Découpé en sept sections géographiques (six en France et une en Italie), l'Amiclub participe activement aux principaux salons français et organise, toute l'année, des rencontres locales en plus d'un grand rendez-vous national. En 2020, la Nationale Ami se déroulera du 17 au 20 juillet en Normandie. Pour en savoir plus, contactez les amis des Ami de notre part. Car les amis de nos Ami sont nos amis. Cotisation : 32 euros ou 25 euros (moins de 25 ans).

Amiclub de France, 4 rue Lamartine, 73160 Cognin, www.amiclubdefrance.net

amiclub de france

7930 HX 43



A défaut d'être de grande qualité, les garnitures de porte se permettent une pointe de fantaisie. Les poignées proviennent de la DS.



Le montage de glaces coulissantes permettait de réaliser des économies d'échelle importantes, mais également de gagner du poids sur les véhicules.



"S" comme Starter, "D" comme Démarreur. Appréciez les efforts faits dans le choix des matériaux. La qualité perçue de l'Ami 6 a été plus travaillée qu'il n'y paraît.

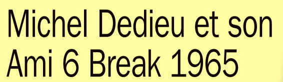


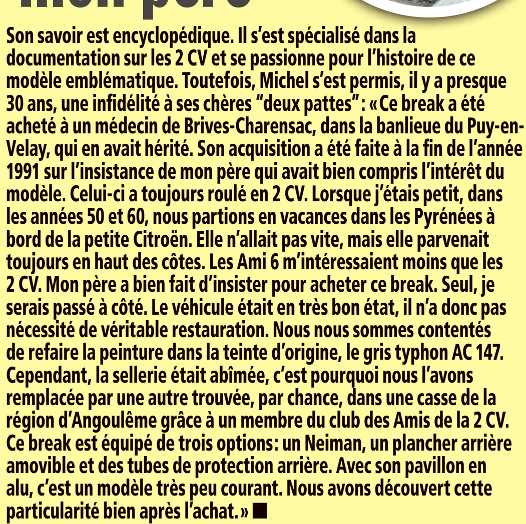


Le petit commodo de clignotants a une curieuse cinématique: pour éteindre les indicateurs de direction, il faut tirer la manette vers soi.



Par rapport à une 2 CV, le tableau de bord de l'Ami 6 constitue un énorme progrès en termes de finition.





Michel Dedieu et son Ami 6 Break 1965

"Grâce à mon père"

Son savoir est encyclopédique. Il s'est spécialisé dans la documentation sur les 2 CV et se passionne pour l'histoire de ce modèle emblématique. Toutefois, Michel s'est permis, il y a presque 30 ans, une infidélité à ses chères "deux pattes": «Ce break a été acheté à un médecin de Brives-Charensac, dans la banlieue du Puy-en-Velay, qui en avait hérité. Son acquisition a été faite à la fin de l'année 1991 sur l'insistance de mon père qui avait bien compris l'intérêt du modèle. Celui-ci a toujours roulé en 2 CV. Lorsque j'étais petit, dans les années 50 et 60, nous partions en vacances dans les Pyrénées à bord de la petite Citroën. Elle n'allait pas vite, mais elle parvenait toujours en haut des côtes. Les Ami 6 m'intéressaient moins que les 2 CV. Mon père a bien fait d'insister pour acheter ce break. Seul, je serais passé à côté. Le véhicule était en très bon état, il n'a donc pas nécessité de véritable restauration. Nous nous sommes contentés de refaire la peinture dans la teinte d'origine, le gris typhon AC 147. Cependant, la sellerie était abîmée, c'est pourquoi nous l'avons remplacée par une autre trouvée, par chance, dans une casse de la région d'Angoulême grâce à un membre du club des Amis de la 2 CV. Ce break est équipé de trois options: un Neiman, un plancher arrière amovible et des tubes de protection arrière. Avec son pavillon en alu, c'est un modèle très peu courant. Nous avons découvert cette particularité bien après l'achat.» ■



Elle paraît plus grande que la berline, mais il n'en est rien. C'est la longueur du pavillon qui donne cette impression.


L'épaisse sellerie est vraiment confortable. Quant à la planche de bord, elle est aussi fonctionnelle qu'agréable à l'œil. Comme le voulait le cahier des charges, on est à mi-chemin entre une 2 CV et une DS. Le grand volant et son unique branche positionnée à gauche sont d'ailleurs un héritage de cette dernière.

Le break présente l'Ami 6 telle que le public l'aurait souhaitée dès le départ

polyvalence, de son confort et de son économie. Le succès de cette version lui permettra, en septembre 1967, de s'offrir une nouvelle finition Club. Cette exécution haut de gamme comprend des doubles optiques rondes, des baguettes latérales caoutchoutées et des enjoliveurs de roues type "gala". A l'intérieur, le confort est soigné avec un volume arrière moquetté et un tissu de sellerie de meilleure facture. La berline bénéficiera également de ce niveau de finition, mais un an plus tard, ce qui prouve bien qu'elle ne jouait plus, alors, qu'un rôle secondaire.
Afin d'illustrer cet article, nous voulions un beau break, ce qui ne se trouve pas sous le sabot d'un cheval, croyez-le bien. En effet, la plupart sont assez moyens et souvent peu conformes à leur stricte configuration d'origine. C'est chez un spécialiste des 2 CV à "capots ondulés" que nous avons dégoté le petit bijou tant convoité. Michel Dedieu est très connu dans le milieu des "deux pattes", mais il l'est aussi chez les passionnés d'Ami puisque son break du tout début de production est une auto estimée. Premièrement, il s'agit d'une "65", immatriculée le 12 janvier, deuxièmement, c'est l'un des rarissimes exemplaires assemblés avec un pavillon en aluminium. Cette "anomalie", si vous me permettez le terme, s'explique très probablement par le fait que les ingénieurs cherchaient à résoudre un problème de rigidité de la caisse. Cette solution, appliquée en perruque à quelques centaines ou milliers d'exemplaires, n'a finalement pas été retenue, sans doute à cause du surcoût qu'elle devait occasionner. Il n'en reste pas moins qu'aujourd'hui, ces breaks "pavillon alu" sont d'absolues raretés que certains seraient prêts à monnayer très cher. Michel n'est pas vendeur de la sienne. En revanche, il nous en a volontiers cédé le volant le temps d'une balade sur les routes vallonnées entourant son Puy-en-Velay d'adoption.
Je connais un peu l'Ami 6 pour avoir été promené dans celle de ma mère lorsque j'étais enfant. Pénétrer à bord de celle-ci a donc un effet immédiat, celui d'éveiller dans la seconde une mémoire olfactive à l'affût du moindre parfum de nostalgie. Une Ami 6, ça "sent" l'Ami 6, l'enfance, l'insouciance. Si la portière me paraît 100 fois plus légère qu'avant-hier, la largeur de l'habitacle est nettement plus réduite que dans mes souvenirs. Je retrouve aussi cette boule de levier de vitesse couleur ivoire, cette casquette de tableau de bord noire vermiculée, ce grand vide-poche sans couvercle et ces garnitures de portes en plastique thermoformé de piètre qualité. Je me souviens également de ces deux tirettes : "S" comme starter et "D" comme démarreur, que maman manipulait tous les matins avant de nous emmener à l'école. A mon tour, je m'apprête à poser ma main dessus après avoir écouté les recommandations de Michel. L'action sur le bouton de droite déclenche un bruit de démarreur familier, lequel précède le caractéristique roulement de ce moteur à la sonorité ultrapopulaire. Devant moi figure le grand volant dont l'unique branche est dirigée vers la gauche lorsque les roues sont en ligne. Ce détail familier des Citroënistes désoriente à chaque fois les néophytes. Malgré une plateforme et une suspension très proches de celles de la 2 CV, la mise en mouvement révèle une tout autre impression. La direction est plus pesante, sans doute à cause de la masse supérieure de l'Ami. Rassurez-vous, on n'est pas au niveau d'une Traction 15, mais tout de même, je m'attendais à plus léger. La deuxième chose qui me frappe d'emblée est l'incroyable luminosité de l'habitacle. Les montants sont fins comme des cure-dents, les glaces sont étirées au maximum, en particulier à l'arrière. On se croirait dans une véranda. Pour cause de lunette inversée et de montants de custodes en tôle, cette sensation est inexistante depuis la banquette postérieure de la berline du même nom.
Au gré de notre promenade, j'apprécie le confort de suspension et celui des sièges nettement plus cossus que ceux d'une 2 CV. Une voiture actuelle ne filtre pas aussi bien les irrégularités de la chaussée. En revanche, elle contient beaucoup mieux le roulis de la caisse ! Cette propension à se coucher dans les virages n'est vraiment pas agréable, surtout lorsque le passager n'a nulle part où s'accrocher. Mais le roulis n'empêche pas l'auto de se scotcher à la chaussée, comme je le constate alors que Michel m'encourage à rester "soudé" dans les enfilades de virages. Il faut dire que dans

En carrosserie break, l'Ami 6 adopte le hayon qu'avait initialement prévu Flaminio Bertoni. Appréciez l'importante surface vitrée.

Prendre de l'élan et le conserver fait partie du mode de conduite d'une Ami 6

cette région vallonnée, il n'est pas question de soulager l'accélérateur lorsque l'on n'a que 4 mkg de couple moteur ! Prendre de l'élan et le conserver fait partie du mode de conduite d'une Ami 6. Avant de quitter le bourg de Polignac, une descente permet de lancer l'auto en prévision de la montée sinueuse qui s'amorce dès le panneau de fin d'agglomération franchi. La grimpette débute par un bon virage à droite, à moitié en aveugle, mais que Michel me conseille d'aborder "pied dedans". Il m'aura fallu plusieurs tentatives avant de parvenir à ne pas soulager, mais le résultat est probant. Malgré un sous-virage naturel, l'Ami dévie peu de sa trajectoire et sort de la courbe avec l'allant suffisant pour passer la troisième, une vitesse que je vais même garder dans le virage et le bout de droit suivants. L'épreuve des côtes est amusante, car elle nécessite une certaine technique que les amateurs de 2 CV anciennes connaissent bien. Qu'en est-il des descentes, maintenant ? Faisons demi-tour et emmanchons la course de côte à l'envers. Profitant d'un élan qui la rendrait presque véloce, l'Ami 6 dévoile plus que jamais ses qualités d'adhérence. Si les excellents Michelin X remanufacturés n'y sont pas étrangers, force est de constater combien cette auto est bien née. Malgré une masse supérieure, l'Ami 6 break conserve l'excellence de la 2 CV, notamment un freinage au-dessus de tout soupçon. Parfaitement équilibré, franc et endurant, celui-ci est à situer parmi les meilleurs au milieu des années 60. Il lui manque juste quelques chevaux pour être quasi parfaite. Bien consciente du problème, la marque le résoudra en mai 1968 en adoptant le moteur M28 à carburateur doube corps. Forte de 32 ch DIN à un régime de rotation plus élevé, cette mécanique transfigurera l'Ami 6. Elle lui permettra, enfin, de grimper les cotes en quatrième ! ■

Merci à Michel Dedieu, à Didier Magne des Amis de la 2 CV (www.ami-2cv.com), à l'Amiclub de France ainsi qu'à Philippe Hazan de 2 CV Magazine.



Le système de récupération des calories de l'échappement et les tambours de freins avant *inboard* sont deux caractéristiques des 2 CV et dérivés.



Le carburateur Solex 40 PICS monté en remplacement du 30 PICS des débuts apporte 2,5 ch supplémentaires. Pas folichon, mais c'est toujours ça de pris !

Citroën Ami 6 Break

Passeport technique Citroën Ami 6 Break

MOTEUR
2 cylindres à plat opposés par la base (type M4, puis M28 à partir de mai 1968) implanté longitudinalement en porte à faux avant, carter moteur et culasses en alliage, cylindres en fonte ailetée, un arbre à cames central entraîné par pignons, deux soupapes en tête (en V) par cylindre, commande par poussoirs, tiges et culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en acier matricé sur deux paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 602 cm³ ■ **Alésage x course :** 74 x 70 mm ■ **Puissance maxi :** 24,5 ch DIN à 4 750 tr/mn (puis 32 ch DIN à 5 750 tr/mn avec moteur M28) ■ **Couple maxi :** 4,3 mkg SAE à 2 500 tr/mn (4,8 mkg SAE à 3 500 tr/mn avec moteur M28) ■ **Rapport volumétrique :** 7,75 : 1 (9:1 avec moteur M28) ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps inversé Solex 30 PICS, puis Solex 40 PICS2 ou PCIS2 (double corps inversé Solex 26-35 CSIC ou SCIC avec moteur M28) ■ **Allumage :** batterie 6 V 56 Ah, bobine et distributeur, dynamo 215 W (batterie 12 V et alternateur 290 W dès septembre 1966) ■ **Refroidissement :** par air pulsé.

TRANSMISSION
Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec (centrifuge auxiliaire en option) ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au tableau de bord ■ **Rapports de boîte :** 1re : 5,603 - 2e : 2,860 - 3e : 1,923 - 4 : 1,316 ■ **Rapport de pont :** 8 x 29.

STRUCTURE
Break 2 ou 4 portes, plate-forme en acier séparée sur laquelle est boulonnée une carrosserie en tôles d'acier ■ **Suspension :** roues AV/AR indépendantes par bras tirés, ressorts longitudinaux disposés dans des pots travaillant horizontalement, amortisseurs télescopiques AV/AR ■ **Roues :** en tôle 4 J 15 ■ **Pneus :** Michelin X à chambre incorporée 125 x 380 (break 4 places) ou 135 x 380 (break 5 places, commerciale) ■ **Freins :** tambours AV (inboard)/AR ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues avant ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 5,50 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,83 x 1,48 x 1,60 m ■ **Empattement :** 2,40 m ■ **Voies AV/AR :** 1,26/1,26 m ■ **Poids :** 670 kg à vide, PTC 1 060 kg (break 5 places et commerciale), 1 010 kg (break 4 places).

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 108 km/h (break 5 places, commerciale), 111 km/h (break 4 places), 120 km/h (moteur M28) ■ **Consommation :** 6,75 l/100 km à 75 km/h de moyenne.

PRODUCTION
Octobre 1964 - juillet 1971 : 551 880 exemplaires + 3 518 Service/Entreprise ■ **Types Mines :** AMB (commerciale), AMF (break), AMC (Service), puis AMB2, AMF2, AMC2 à partir de mai 1968 ■ **Prix en 1965 :** 7 140 F (break tourisme), 7 200 F (break commercial), 7 235 F (break confort) ■ **Teintes :** blanc Carrare AC144, blanc Paros AC102, bleu ardoise AC105, gris temps perdu AC107, gris typhon AC147, vert agave AC514 ■ **Puissance fiscale :** 3 CV.

COTATION
Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le break Ami 6 est encore plus recherché que la berline. Les rares exemplaires en très belle condition peuvent se négocier 10 000 euros, voire un peu plus. Néanmoins, comptez la moitié pour une auto juste correcte.



Avant de parvenir au "Y", l'échappement du cylindre droit traverse l'embase du carburateur de manière à réchauffer les gaz d'admission.



Avec une cylindrée portée à 602 cm³, le bicylindre issu de la 2 CV affiche une souplesse supérieure à celle du 425 cm³. Toutefois, il a plus à fournir pour mouvoir la caisse de l'Ami 6, ce qui ne lui permet pas de se démarquer significativement dans cette version à carburateur simple corps.



L'échangeur air/huile participe du refroidissement du moteur.

Identification



Plaque d'identification : rivetée sur le plancher, devant la banquette arrière.



Numéro de caisse : plaque rivetée à droite sur la cloison avant.



Identification peinture : pastille ronde rivetée sur la cloison avant, derrière la batterie.



Numéro de moteur : plaquette rivetée à l'arrière du bloc, devant le volant moteur

LIRE AUSSI
- **Citroën Ami 6 :** Une Ami qui vous veut du bien [*Gazoline* 201].
- **Citroën Ami 6, Ami Super et Ami 8 :** Guide d'achat [*Gazoline* 158 à 160].





Monteverdi Safari 5.7

LA RANGE DES SUISSES

Visiblement inspiré par la Range Rover, ce 4x4 de luxe a permis au petit atelier suisse Monteverdi, spécialisé dans la production de berlines et de coupés haut de gamme, de sortir de l'impasse après le choc pétrolier de 1973. Confortable, lourd et agréable sur route, il s'agit de l'un des véhicules européens de collection les plus décalés et intéressants. Explications.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Pour profiter au mieux de la Safari, le mode 4x4 est le plus indiqué.



La Suisse, petit pays où l'on parle quatre langues [1], on paye encore en francs et où l'on se fait contrôler à la frontière car le territoire ne fait pas partie de l'Union européenne, marque sa différence avec le reste du Continent sur bien des points. Ainsi, l'industrie automobile y est quasiment inexistante. La Suisse se "contente" donc de manifester son attachement à la mobilité individuelle par le biais du plus célèbre des salons, celui de Genève, le seul en Europe à se tenir chaque année (contrairement aux salons de Paris et Francfort). Mais il serait restrictif de n'évoquer l'automobile en Suisse qu'à travers le prisme du Palais des Expositions puisque au fil des décennies, on recense quelques exceptions à la règle qui veut que dans la Confédération, on ne produise que du chocolat, des montres et des couteaux, mais pas de voitures.

Tout d'abord, citons le cas de General Motors qui, entre les années 1930 et 1970, a assemblé quelques centaines de milliers de

L'Automobile Monteverdi n'a existé que de 1967 à 1984

véhicules sur le sol helvète. C'est en février 1935 que la toute première voiture de General Motors Switzerland, une Buick Series 41, tombe des chaînes de l'usine de Bienne, dans la région de Berne [2], qui avait été édifiée neuf mois auparavant en profitant des remises fiscales accordées à l'entreprise. Après la guerre, une petite partie de la production – qui reste cependant confidentielle [3] – est exportée vers les marchés les plus proches: Autriche, Italie et Yougoslavie. Au début des années 50, le site compte plus de mille salariés; six millions de dollars investis entre 1955 et 1957 portent le volume de 1 958 à 12484 unités assemblées. Dans les années 60, la fabrication de Buick, Oldsmobile et Pontiac est suspendue pour se concentrer sur Chevrolet, Opel et Vauxhall. Chevy II, Corvair, Camaro et Chevelle sont construites dans l'usine de Bienne qui arrive à sortir 18265 voitures en 1969. Mais les accords commerciaux signés en 1972 entre Suisse et CEE, qui comportent une augmentation des pièces d'importation utilisées dans la production, rendent les opérations suisses de GM moins rentables et finissent par sonner le glas de l'aventure. Le 15 août 1975, une Rekord Caravan est la toute dernière Opel fabriquée en Suisse [4].

Plus brève et moins intense, une autre coopération internationale entre la Suisse et l'industrie américaine a vu le jour dans les mêmes années: celle avec Chrysler. Après avoir assemblé quelque 2 000 voitures entre 1934 et 1939, l'usine Saurer d'Arbon reprend son activité en 1948, sous l'enseigne de l'AMAG, en produisant 29 227 voitures jusqu'en 1972, pour la plupart des Plymouth Valiant (environ 14 000 exemplaires) et des Dodge Dart (4 400). Une autre petite entreprise, la Mowag, fondée en 1950 par l'ingénieur Walter Ruf, s'est également associée au groupe Chrysler afin de fabriquer (à 1 600 unités) des dérivés militaires des camions Dodge et De Soto destinés à l'armée et aux pompiers helvétiques.

En parallèle, la Suisse a connu quelques tentatives de créations locales, à l'image de la Soletta 750, une jolie citadine à carrosserie en plastique [5] avec coffres avant et arrière et autres éléments de carrosserie interchangeables. Reposant sur une plate-forme de Renault 4 CV modifiée, l'auto était mue par un bicylindre à plat refroidi par air Condor de 748 cm^3 développant 22 ch et monté à l'arrière. Présentée au Salon de Genève de mars 1956, elle restera malheureusement à l'état de prototype, son concepteur n'ayant pas les moyens de la mettre en production et le projet, dans son ensemble, tenant surtout lieu de vitrine pour dévoiler un système de suspension arrière à demi-arbres oscillants. Dans un passé très éloigné, alors que l'automobile n'était pas encore un produit industriel, la Suisse a également compté quelques marques autonomes, à savoir Egg & Egli (1896-1919), Pic-



Les poignées de portes sont également celles des berline Fiat 124 première et deuxième séries, avec cependant une serrure séparée.



Cette légère avancée du capot moteur qui couvre partiellement les essuie-glaces a une fonction aérodynamique mais empêche de soulever les balais, ce qui est vite gênant lorsqu'il neige...

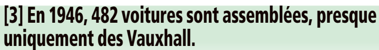


A l'avant, on retrouve le système de roue libre.





L'essuie-glace arrière est fixé en haut de la lunette.

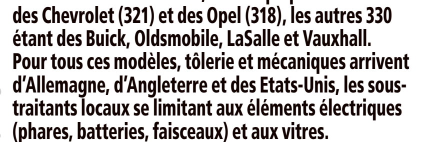




Luxe oblige, les rétroviseurs se règlent électriquement.



Les optiques arrière vous disent quelque chose ? Normal, ils sont issus d'une Peugeot 504 Break.



Monteverdi Safari 5.7

[1] En plus du français, allemand et italien, dans le canton des Grisons, on parle même le romanche, une ancienne langue d'origine romane.
[2] Durant la première année de production, 969 unités sont assemblées à Bienne, dans la plupart des cas des Chevrolet (321) et des Opel (318), les autres 330 étant des Buick, Oldsmobile, LaSalle et Vauxhall. Pour tous ces modèles, tôlerie et mécaniques arrivent d'Allemagne, d'Angleterre et des Etats-Unis, les sous-traitants locaux se limitant aux éléments électriques (phares, batteries, faisceaux) et aux vitres.
[3] En 1946, 482 voitures sont assemblées, presque uniquement des Vauxhall.
[4] De 1936 à 1974, 329 864 exemplaires des modèles General Motors ont été produits. L'ancienne usine a ensuite été vendue à la chaîne de grandes surfaces Coop, à la Poste et à... Opel, qui l'a utilisée comme simple salon de vente.
[5] Son style était l'œuvre de la carrosserie Hess de Bellach qui officie, de nos jours, dans le secteur des bus et autres véhicules de transports en commun.



Les optiques avant sont entièrement d'origine Fiat : les clignotants sont ceux des Fiat 125 première série alors que les phares proviennent du dernier millésime de la 124 Special. Ils sont par ailleurs communs à toutes les sportives Monteverdi.

Le plancher de chargement offert par la partie basse du hayon est bien appréciable.

Pour gagner de l'espace, chez Monteverdi, on avait imaginé cet ancêtre de la petite roue galette d'aujourd'hui. Mais à gonfler avant usage !

Aurel Koenig et sa Monteverdi Safari 1981

"Pour tracter mes Maserati"

Aurel Koenig, contrôleur du trafic aérien âgé de 56 ans et habitant Gland, au bord du lac Léman, en Suisse, est tout d'abord un passionné de Maserati. Il en aligne cinq dans son garage, des youngtimers pour la plupart : une Quattroporte première série 1965, une Spyder 1989, une Ghibli 1997, une Quattroporte Evo 3.2 V8 2000 et une 3200 GT Coupé 2001. Il est d'ailleurs vice-président du Maserati Club Schweiz. Mais en tant que suisse, il ne pouvait pas faire l'impasse sur les Monteverdi dont l'amicale, basée à Bâle, regroupe une soixantaine d'associés. Par ailleurs, la Safari est une tractrice excellente, parfaite pour y atteler un plateau sur lequel transporter les Maserati, comme ce fut le cas pour la plus ancienne du lot, la Quattroporte qu'Aurel a récemment achetée en Italie. « C'est Rudolf Wenger, président honoraire du club Monteverdi, qui m'a parlé de cette auto. Mise en circulation en mars 1981 dans le canton de Saint-Galle, c'était une voiture de fonction: l'entreprise qui l'avait acquise l'avait utilisée longtemps, jusqu'au début des années 2000. Et c'est justement Rudolf qui, à la fin de la décennie, l'a rachetée pour la sauver de la rouille. Il a fait pas mal de boulot dessus et l'a restaurée personnellement (il est carrossier). Enfin, il me l'a cédée en août 2009. » Avant la réfection, cette Safari 5.7 avait parcouru 65000 km. Le compteur a ensuite été remis à zéro et indique à présent 32000 km, soit à peu près une moyenne de 3000 km par an qui correspond aux limitations pour les voitures de collection en vigueur dans le canton du Vaud. Des quelque 1200 exemplaires produits, on estime que pas plus d'une dizaine circulent encore de nos jours en Suisse, ce qui rend cette voiture particulièrement rare. ■





Plutôt "basique", la contre-porte ne comprend qu'un haut-parleur, un accoudoir et une poignée encastrée en son milieu.



Le double pare-soleil (un frontal, l'autre latéral) est une astuce confortable et sécurisante.



Bien qu'il ne s'agisse que d'une trois portes, prendre place à l'arrière n'est pas trop compliqué grâce à l'abondance d'espace.

Avec ses 4,56 m, la Safari est plus longue de 9 cm qu'une Range Rover de première génération. Curieusement, elle possède le même empattement (2,54 m). Par rapport à sa rivale anglaise, sa ceinture de caisse est très basse : notez les vitres latérales qui descendent en dessous du pare-brise.



La planche de bord est assez sobre. A gauche de la console centrale se trouve le curieux levier de la boîte auto. A droite celui du réducteur : 4L (Low) pour les rapports réduits, 4H (High) pour le mode 4x4 classique, 2H pour la simple propulsion.



Le combiné, partiellement d'origine Harvester International, conserve les indications en anglais. Le compte-tours (badgé Monteverdi, tout comme le tachymètre) est très optimiste si l'on considère que le moteur tourne au maximum à 3 600 tr/mn.

Pic (1094-1924) et Ajax (1906-1910). Plus récemment, on recense Enzmann qui, de 1958 à 1968, a fabriqué une centaine de petites sportives à mécaniques Volkswagen. Enfin, de nos jours ou presque, il existe la Rinspeed fondée en 1979, la Beck Engineering & Composites (1987) et la Mansory (1989), mais il s'agit plus précisément d'ateliers consacrés à la construction de prototypes ou à la préparation de modèles existants, à l'instar du carrossier Graber qui, de 1924 à 1970, a habillé plus de 800 voitures [6]. Dans ce rapide tour de la Suisse à moteur, il manque l'Automobile Monteverdi. La firme n'ayant existé que 17 ans – de 1967 à 1984 – et sa production totale ne s'étant élevée qu'à 2 930 véhicules [7], le constructeur ne peut être considéré comme le plus important du pays. Pourtant, son histoire, par ailleurs loin d'être anecdotique, s'avère en totale adéquation avec celle d'un pays aux possibilités financières supérieures à la moyenne. Son fondateur, Peter Monteverdi, né en 1934, est le fils d'un mécanicien de Binningen, dans le canton de Bâle-Campagne. En 1951, il réalise sa première voiture de course en partant d'un châssis de Fiat Topolino. A la mort de son père, en 1956, il reprend le garage familial en y ajoutant la construction de kartings et de monoplaces de course, allant jusqu'à développer la première F1 jamais fabriquée sur le sol helvète : la MBM (Monteverdi Basel Motoren) à moteur Porsche. En 1957, il devient importateur Ferrari pour la Suisse [8]. Habitué à piloter ses créations, Peter interrompt toute activité en piste après un grave accident sur le circuit allemand d'Hockenheim, en 1961. En 1965, suite à un conflit, Ferrari lui retire l'importation de ses autos. Lui vient alors l'idée de se lancer dans la production de ses propres "granturismo", plus confortables et mieux adaptées aux goûts de la clientèle américaine (cible privilégiée) que les Ferrari. Le modèle qu'il présente au Salon de Francfort en septembre 1967, la High Speed, encore à l'état de prototype, ne porte pas encore la marque Monteverdi, mais MBM [9]. La carrosserie de ce premier coupé deux places, œuvre du carrossier turinois Pietro Frua [10], est d'une rare élégance. Le châssis tubulaire est de production suisse et comporte un pont arrière De Dion et des freins à disques sur les quatre roues. Le moteur est quant à lui d'origine américaine, un choix qu'ont fait également de nombreux artisans italiens de l'époque, à l'image d'Iso Rivolta, Bizzarrini [11] et De Tomaso. Dans le détail, il s'agit d'un "monstrueux" V8 Chevrolet de 7,2 litres et 375 ch, ce qui explique l'appellation commerciale "375 S" de la voiture de série (qui atteint les 245 km/h). Profitant du bon accueil du public, Monteverdi lance, en 1969, sur la même base mécanique, le cabriolet 2+2 places 375 L et, en 1970, la 375/4, une étonnante berline à l'empattement très allongé – de 3,15 m ! – qui s'annonce prête à combler le vide laissé par la Maserati Quattroporte première du nom [12]. Lorsque l'assemblage passe de Frua à Fissore, les sportives sont redessinées et le cabriolet deux places 375 C vient compléter l'offre. La gamme commence à être assez conséquente pour un constructeur aussi petit, ce qui relègue les autres projets (comme la Hai 450 SS à moteur central ou la "petite" 2000 GTi à mécanique BMW) au rang de simples études techniques.

Comme de coutume chez Monteverdi, la carrosserie est dessinée par Fissore

Avec le choc pétrolier de 1973, les clients susceptibles de commander une voiture hors de prix et à la consommation exorbitante se faisant rares, la jeune entreprise se retrouve en difficulté. En 1974, l'ensemble de la gamme ne séduit que 30 clients, ce chiffre se réduisant à 20 en 1975. Pour s'en sortir, le patron s'inspire directement de l'idée qu'avait eue Land Rover, trois ans auparavant, avec la Range : proposer un 4x4 de luxe certes pas moins cher que les 375, mais un peu plus sage et surtout plus





Notez la profusion des réglages de climatisation qui sont divisés en deux parties : en haut le chauffage et la ventilation standard, en bas l'air conditionné. Les deux petites commandes noires de la troisième rangée (en partant du haut) concernent les réglages électriques des rétroviseurs. Le poussoir noir de la quatrième rangée règle (sur six positions) la vitesse des essuie-glaces.

[6] Graber a dessiné et produit des carrosseries pour Alfa Romeo, Bentley, Bugatti, Fiat, Jaguar, Lancia, Panhard et Alvis, petite marque anglaise dont ce carrossier était l'importateur pour la Suisse.
[7] Source : *Monteverdi Geschichte einer Schweizer Automarke*, Roger Gloor et Carl L. Wagner, édité par Paul Berger en 2016.
[8] Monteverdi sera l'importateur officiel pour la Suisse de Lancia, Jensen, Rolls-Royce, Bentley et, durant la décennie 1965-1975 uniquement, de BMW.
[9] Selon la légende, c'est suite au conseil du rédacteur en chef du magazine suisse *Revue Automobile* qu'il adopte son nom de famille comme marque officielle de son activité.
[10] Frua avait même assemblé les douze premiers exemplaires, la production ayant ensuite été déplacée chez Fissore, non sans difficultés. Le châssis nu était livré aux carrossiers qui renvoyaient ensuite la voiture à Binningen pour les finitions.
[11] L'essai d'une Bizzarrini 5300 GT a été publié dans le *Gazoline* 258.
[12] Nous avons testé une Maserati Quattroporte 4.2 1967 dans le *Gazoline* 207.



Méfiez-vous des apparences : contrairement à ce que la plaquette fixée sur chacune des deux culasses laisse entendre, Monteverdi n'a jamais produit un seul moteur. Le V8 de la Safari est un Harvester International.

La portion centrale du pare-chocs arrière sert à soutenir la partie inférieure du hayon. Notez le jeu du double : deux feux de recul de chaque côté, deux catadioptres ronds et deux échappements. L'indication de la cylindrée se retrouve dans l'optique de droite.

"utile". Les yeux toujours rivés sur les Etats-Unis, Monteverdi choisit de faire reposer sa Safari sur le soubassement mécanique d'un modèle International Harvester, la Scout II, lancé en 1971 et très classique dans sa conception: châssis à longerons et traverses, essieux rigides, propulsion et 4x4 débrayable. Le moteur est un Chrysler de 5,2 litres développant 152 ch accouplé à une boîte manuelle à quatre vitesses ou automatique à trois rapports. Comme de coutume chez Monteverdi, sa carrosserie est dessinée par Fissore. Si le lien avec la Range Rover est évident, la Safari va au-delà: alors que son inspiratrice anglaise garde une rusticité mal dissimulée, sa rivale suisse se présente comme un vrai break haut de gamme surélevé affichant un style charmant et même un brin fougueux grâce à sa calandre à quatre phares, son capot très long, ses surfaces vitrées gigantesques et pourtant bien proportionnées, son becquet aérodynamique qui protège partiellement les balais d'essuie-glaces et son spoiler fixé sous le pare-chocs avant. Dévoilée au Salon de Genève de mars 1976, la Safari n'entre en production que début 1977. Malgré un prix qui dépasse de 50 % celui d'une Range, la voiture plaît. En 1978, le moteur Chrysler cède sa place à un 5,7 litres de 165 ch Harvester. Un 7,2 litres de 305 ch est également prévu, mais ne sera monté que sur sept exemplaires seulement, tous destinés à des clients du Moyen-Orient. Durant ses quasi cinq années de production (elle s'éclipsera fin 1981), l'auto s'écoule à 1200 unités, un chiffre dépassé (avec un score de 1 500 exemplaires) par sa sœur simplifiée, la Sahara, lancée en 1978 et qui est un curieux mélange entre la Scout II d'origine et la face avant de la Safari elle-même. Le modèle aura été fidèle aux trois portes jusqu'à la fin, excepté un exemplaire de Safari à cinq portes [13] et une autre hors-série à la carrosserie décapotable.

Son aventure de constructeur achevée, Monteverdi essaie de se relancer dans le sport en acquérant, en 1989, l'écurie de F1 Onyx Grand Prix. Malheureusement sans grand succès puisque l'exploit le plus important sera la troisième place de Stefan Johansson au Grand Prix du Portugal. En 1990, le constructeur renonce au défi. Pourtant, une nouvelle "granturismo", la Hai 650 F1 (qui exploite le même châssis que la Formule 1), fera son apparition en 1992, mais seuls trois prototypes en seront assemblés sans qu'il y ait de suite commerciale. Le 4 juillet 1998, Peter meurt d'un cancer dans sa maison installée juste au-dessus de l'usine qui portait son nom.

Mais commençons l'essai de notre modèle... en essayant d'ouvrir la porte de la Safari, extrêmement lourde, sans se tordre le poignet. Dans l'habitacle, tout est surdimensionné: les sièges, d'origine BMW, sont gigantesques. De l'espace, on en a même trop: la console centrale géante divise en deux la partie avant de l'habitacle et un accoudoir très large et bien rembourré est placé entre les sièges. Le sélecteur de la boîte auto possède une forme galbée aussi insolite qu'ergonomique. Au démarrage, on comprend vite que l'expérience de conduite n'aura rien en commun avec celle des voitures classiques: dès le ralenti, l'énorme huit cylindres distille un son à la fois puissant et ouaté. La boîte automatique, très typée "années 70", conserve les atouts et les défauts des commandes de cette époque: avec seulement trois rapports, les passages se font rares (sur nationale, on voyage presque uniquement en seconde), ce qui rend la conduite très fluide. En revanche, lorsque l'on enclenche la vitesse supérieure, on sent que le convertisseur a pas mal de glissement.

Le sélecteur de la boîte auto possède une forme galbée aussi insolite qu'ergonomique

Pour un quasi-six litres, la puissance du moteur est décevante: 165 ch, soit ce qu'on peut attendre d'un deux litres diesel de nos jours, et encore, pas des plus puissants ! De plus, les chevaux sont très discrets car ici, c'est le couple énorme qui est privilégié. Comme aiment dire les Américains, *there's no replacement for displacement*: il n'y a rien qui puisse remplacer la cylindrée. Alors que les constructeurs modernes dopent les petites cylindrées de turbines et compresseurs volumétriques, la montée en puissance vive et veloutée d'un gros moteur vous emmène sur une autre planète. En d'autres termes : avec 39 mkg à ma disposition, je pousse sur la pédale d'accélérateur et les plus de deux tonnes de la voiture se déplacent rapidement et en douceur. Entre un V8 américain de cette cylindrée et un moteur auquel nous, Européens, sommes habitués, il y a la même différence, en termes de régularité, qu'entre un ascenseur et un escalier raide.



Passeport technique Monteverdi Safari 5.7

MOTEUR
Type Harvester International SV-345 Comanche, 8 cylindres en V ouvert à 90°, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasses en fonte, vilebrequin sur cinq paliers, distribution par un arbre à cames au centre du V commandé par chaîne, tiges et culbuteurs, soupapes en tête ■ **Cylindrée :** 5 653 cm³ ■ **Alésage x course :** 98,93 x 92,86 mm ■ **Taux de compression :** 8,05 : 1 ■ **Puissance maxi :** 165 ch DIN à 3 600 tr/mn ■ **Couple maxi :** 39 mkg à 2 500 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur inversé double corps Holley ■ **Allumage :** par batterie 12 V 65 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION
Roues arrière motrices, avant enclenchables, différentiel arrière autobloquant Powerlock, dispositif de roue libre à l'avant ■ **Boîte de vitesses :** automatique Chrysler Torqueflite A727 à convertisseur de couple à trois rapports + MAR + réducteur à deux rapports (1 et 2,03), commandes au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 2,450 - 2e : 1,450 - 3e : 1 - MAR : 2,200 ■ **Couple de pont :** 3,070 x 1 AV/AR (couples coniques hypoïdes).

STRUCTURE
Break 3 portes, 5 places, châssis à longerons et traverses, carrosserie en tôles d'acier ■ **Suspensions AV/AR :** roues indépendantes avec ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Freins :** disques ventilés AV/ tambours AR, assistés, double circuit ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues arrière ■ **Direction :** à vis et galet, servo-assistée ■ **Diamètre de braquage :** 10,90 m ■ **Jantes :** en alliage léger, 6x15" ■ **Pneumatiques :** HR 78 x 15 (en moderne : 225/75 R 15 T) ■ **Dimensions L x l x h :** 4,560 x 1,800 x 1,760 m ■ **Voies AV/AR :** 1,480 m ■ **Garde au sol :** 0,220 m ■ **Empattement :** 2,540 m ■ **Poids à vide :** 2 050 kg.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 180 km/h ■ **Accélération 0-100 km/h :** 13,5 s ■ **Consommation :** 16 l/100 km.

PRODUCTION
1977-1981 : environ 1 200 exemplaires.

COTATION
Une Monteverdi Safari en parfait état ne se négocie pas moins de 55 000 euros et la tendance est à la hausse.

Identification





Plaque constructeur : dans le compartiment moteur, sur le dessus de l'aile droite.



Une fois la banquette rabattue, la Safari avale 1 260 litres de bagages !



Le capot moteur n'offre pas un angle d'ouverture très généreux.



Sur la droite sont situés le compresseur de la climatisation et la clé des roues.

Si le freinage est somme toute honnête (à l'avant, on trouve des disques ventilés, mais à l'arrière, il faut se contenter de tambours) et la direction assistée légère mais imprécise, le comportement de la Safari offre deux visages. En mode propulsion, qui devrait être le plus indiqué sur route, on sent que l'avant est flou : même à des vitesses moyennes, on n'est jamais vraiment rassuré. Par contre, lorsque l'on passe en mode 4x4, tout change : l'avant prend de la charge et on a envie de profiter de la puissance. Mais sans exagérer, les essieux rigides n'étant pas indiqués pour des entrées en virage rapides et engendrant, entre autres, beaucoup de roulis. Pour le reste, le confort est au rendez-vous, le moteur bien isolé acoustiquement. On regrette juste sa consommation déraisonnable : avec (au moins) 16 litres aux 100, rouler en Safari est presque aussi cher que de se déplacer en Ferrari. Mais après tout, concurrencer le petit cheval cabré était l'objectif de Peter Monteverdi, non ? ■



Le ventilateur moteur est énorme. Et pour cause : il est censé refroidir un radiateur dans lequel circulent presque 20 litres de liquide !

[13] En 1980 la Monteverdi Design, *spin-off* de l'Automobile Monteverdi, avait également réalisé, en petite série, une transformation cinq portes de la Range Rover, devançant ainsi de quelques mois la version officielle de Land Rover.



Au centre du V trône le filtre à air surdimensionné. A côté du servofrein, vers le centre du compartiment et accroché à l'auvent se trouve le régulateur de vitesse.

LA FIN DE L'EXCEPTION

Avec le temps, on change. Lycéen, lecteur assidu de** L'Auto-Journal, **l'auteur de ces lignes regardait passer avec quelque condescendance les Ford Escort et autres Opel Kadett, antédiluviennes propulsions à essieu rigide à contre-courant d'une époque qui produisait tant de voitures intelligentes, selon l'expression chère à André Costa ou Gilles Guérithault ! Pourtant, nombre d'automobilistes européens ont apprécié ces modèles bien construits qui les ont motorisés à bon compte. Conçue au Royaume-Uni puis fabriquée aussi sur le Continent, ladite Escort était, en dépit de sa relative rusticité, pétrie de qualités inattendues, comme le prouve sa riche histoire…

Texte **Yann Le Lay** - Documents **archives de l'auteur, archives Ford**



A n'en pas douter, la Ford Escort est une voiture anglaise. L'immatriculation de cet exemplaire de présérie à conduite à gauche de teinte "Lagoon" pose question : elle date… de 1966 (suffixe D).

ANGLAISE ?



Recherches de style pour "l'Anglia 1968". L'idée de conserver la lunette inversée de la 105 E sera vite abandonnée.



La forme de la calandre devrait plaire à la gent canine (en interne, on préfère parler de double spatule). Ici, un modèle 1968 De Luxe.

C'est à la fin de 1963 que commencent, avec l'aval de Patrick Hennessy, "chairman" de la branche britannique de Ford, les études d'un modèle destiné à remplacer la petite Anglia 105E, pionnière en Europe de la fameuse ligne "Z" et de la lunette arrière inversée. Vendue à 1288956 exemplaires entre 1959 et 1967, elle doit beaucoup de son succès à son moteur Kent tout fonte supercarré à soupapes en tête qui connaîtra bien des développements en compétition au vu de ses aptitudes à prendre des tours. Ford of Britain a un savoir-faire incontestable en matière de voitures abordables et soignées: l'Anglia succédait elle-même à une autre Anglia dont la version Popular était commercialisée à un tarif défiant toute concurrence. L'étude en cours prendra donc logiquement le nom d'Anglia 1968.

"BRANCHES" À ÉLAGUER

Si l'usine emblématique de Ford se situe à Dagenham – la première motte du terrain avait été coupée à l'aide d'une pelle en argent par Edsel Ford lui-même le 17 mai 1929 –, elle n'est pas la seule dont dispose le constructeur au Royaume-Uni: les utilitaires légers sont produits à Southampton, les camions à Langley et une autre usine située à Halewood (Merseyside, au sud-est de Liverpool), fonctionne depuis le 8 mars 1963. D'une capacité quotidienne de 1000 unités, elle a coûté 30 millions de livres et emploie 9000 personnes; c'est à elle que sera confiée la production du nouveau modèle. Lorsque sont lancées les études de la future Escort, la société est représentée en Europe par quinze filiales différentes, dont les emblématiques Ford-Allemagne (FoG, ou Ford of Germany) et Ford of Britain (FoB), une dénomination datant de 1960. A partir de 1967, une centrale multinationale appelée Ford-Europe (FoE) va être créée pour coordonner l'activité de toutes ces entités, ce qui n'est pas du luxe étant donné la disparité de l'offre de la marque sur le marché européen; il faudra attendre la fin de 1970 pour que cette rationalisation se voie vraiment et que les gammes obéissent à un plan-produit unifié. A ce titre, la nouvelle voiture se présente comme le premier modèle Ford à revêtir une forme similaire des deux côtés de la Manche; la Ford Capri sera le second.
C'est le Royaume-Uni qui, malgré les impératifs de la construction européenne, a été choisi par les Américains pour accueillir le siège de FoE, installé non loin de Londres, à Warley-Brentwood (dans l'Essex). Il s'agit d'abord de mutualiser les travaux des deux principaux bureaux d'études du constructeur. Le premier, situé à Dunton, a été inauguré le 12 octobre 1967 et emploie quelque 3000 personnes; on y a transféré les activités de recherche menées jusque-là à Dagenham, dont le projet Anglia 1968. Le second est celui de Merkenich, près de Cologne; c'est là que sera développé le seul organe "allemand" du futur modèle: son excellente boîte de vitesses.

CLASSIQUE OU PASSÉISTE ?

L'autonomie dont dispose Ford-Europe est néanmoins relative: c'est bien Dearborn qui tient les cordons de la bourse; les études de l'Escort devront respecter un budget serré, comme y veillera Alex Trotman, le chef du plan-produit de FoB. Aussi la voiture va-t-elle se caractériser par un archaïsme technique (pour rester poli: un grand classicisme) presque anachronique en Europe. Comme l'Anglia, la nouvelle Escort est initialement une deux portes, une disposition qui plaît traditionnellement outre-Manche et outre-Rhin. Mais elle se veut plus consensuelle, et l'idée de conserver une lunette inversée est rapidement mise de côté : on a retenu la leçon de la Torino, une version conventionnelle de l'Anglia commandée à Ghia par le directeur général de Ford-Italie en 1963 pour freiner l'érosion des ventes. Ici, les trois volumes sont bien équilibrés, avec des flancs qui adoptent la "ligne Coca-Cola", ainsi nommée par analogie avec la célèbre bouteille en verre et caractérisée par une remontée de la ceinture de caisse après le "pilier B". Le prix à payer est la réduction de la surface vitrée à l'arrière. La rivale de chez General Motors, la Vauxhall Viva de seconde génération, a déjà adopté cette ligne et cela lui a plutôt bien réussi puisque ce modèle s'est vendu à 100220 unités au Royaume-Uni en 1967, contre 55735 pour la vieillissante Anglia. L'Escort se veut également plus ambitieuse: la publicité évoquera une «petite voiture qui ne l'est pas» (*A small car that isn't*). Par rapport au modèle qu'elle remplace, elle a gagné 7,5 cm en longueur (3,98 m), 10 en largeur (1,56 m); elle est aussi plus basse de 5 cm (hauteur: 1,34 m). Le porte-à-faux arrière est conséquent, d'où un coffre à la capacité doublée par rapport à la concurrente de chez BLMC, l'ADO 16 1100/1300 commercialisée entre autres sous les marques Austin et Morris [1]. La calandre permet l'intégration de phares ronds ou rectangulaires, selon les versions, et le capot évoque fortement celui d'une… Peugeot 204, l'une des rivales à abattre.
Certes, l'architecture reste très classique: propulsion, pont rigide monté sur ressorts à lames à l'arrière, freins avant à tambours sur de nombreuses versions. Mais les ingénieurs ont adopté, à l'avant, une suspension McPherson et choisi de faire appel à une direction à crémaillère et à un double circuit de freinage. Autre avancée, industrielle cette fois: les flancs sont emboutis d'une seule pièce, une technique nouvelle chez Ford, d'où des tolérances réduites.
C'est surtout en matière de motorisation que l'Escort innove. En effet, le vaillant moteur Kent a été remanié pour donner naissance à un groupe dit X-flow (le X devant se lire "Cross", *croix* en anglais) dont la culasse a été entièrement repensée et dont la version 1300 est déjà montée sur la Cortina depuis deux mois. Les pistons creusés intègrent la chambre de combustion, d'où une culasse plane, facile à usiner; on peut ainsi utiliser des soupapes de plus grand diamètre et les placer face-à-face, ce qui crée un flux gazeux transversal. Le catalogue de lancement consacre de longs développements à cette technique et conclut fièrement, de manière prémonitoire: «Notre merveilleux nouveau moteur va réaliser de grandes choses, tout comme notre formidable nouvelle petite voiture» (catalogue Ford Escort, marché français, décembre 1967). Cette mécanique, dont le vilebrequin comporte désormais cinq paliers, existe en deux cylindrées: un 1098 cm^3 de 54 ch SAE (soit 48 bhp "net" ou 45 ch DIN) et un 1298 cm^3 disponible en deux puissances, 62 ch SAE (57 bhp "net" ou 54 ch DIN) et 75 ch SAE (72 bhp "net" ou 64 ch DIN) grâce à des soupapes agrandies, un carburateur double corps Weber et un collecteur d'échappement quatre en un. Toutes les versions bénéficient d'une boîte à quatre rapports à l'engagement précis qui sera unanimement saluée.
A l'image de la carrosserie, l'aménagement intérieur est soigné : comme sur la plupart des populaires de l'époque, le garnissage fait largement appel au noir, mais on trouve assez peu de tôles nues. Le gain en habitabilité par rapport à l'Anglia est flagrant: + 10 cm aux épaules à l'avant, + 15 à l'arrière. Cette prudence dans la conception peut représenter un handicap face aux 6/7 CV modernes que sont la Peugeot 204 et la Simca 1100. Mais le culte de l'innovation technique est bien français et il existe, dans de nombreux pays, des clients traditionalistes dont la satisfaction se



Le tableau de bord d'une De Luxe 1968. Dès le millésime suivant, le volant sera heureusement remplacé par un modèle rembourré.

[1] En tête des ventes au Royaume-Uni entre 1963 et 1966 puis entre 1968 et 1971, elle sera détrônée non pas par l'Escort, mais par la Ford Cortina. En 1967, l'ADO 16 a atteint 131382 exemplaires écoulés sur son marché intérieur.

mesure surtout à l'aune de la robustesse de leur voiture: à ce titre, la nouvelle Ford, qui a subi plus de 500 000 km d'essais sur les routes du monde, n'a rien à craindre.
C'est le 17 novembre 1967 que les premières Escort de présérie voient le jour à Halewood, évinçant les Ford Anglia dont la chaîne s'interrompt le 20. Pour un an encore, la fabrication restera cantonnée au Royaume-Uni qui fournira tous les marchés européens. Le 17 janvier 1968, date clef dans l'histoire de la marque, l'Escort est officiellement lancée à la fois au Royaume-Uni et sur le Continent, avec une présentation en première mondiale au Salon de Bruxelles. Quant à la nationalité de la nouvelle-née, l'affaire semble entendue: sur les catalogues, jusqu'au début de l'année 1969, elle est dépeinte comme «la plus grande des petites anglaises» [2]; 60% de sa production sera issue du Royaume-Uni et vendue dans le seul Royaume-Uni, à un moment où le pays ne fait pas encore partie de l'Union européenne; sa conception est confiée en quasi-totalité aux bureaux d'études anglais; ses moteurs ont un net accent britannique; enfin, il n'y a que dans la langue de Shakespeare que le nom d'escort a un sens plus large que celui qu'on lui connaît en allemand ou en français...

FAKE TWIN CAM

Les journalistes découvrent l'Escort au Maroc, où le service presse en a acheminé les différentes variantes pour faire oublier un hiver européen spécialement rigoureux. Mais une surprise les attend sous la forme d'une version blanche à bandes noires et à jantes larges en chrome poli. Immatriculée XTW 368 F, elle va aussi servir aux clichés du catalogue très spartiate qui sera distribué… au Royaume-Uni seulement. C'est l'exemplaire encore (ou désormais) unique de la Twin Cam (à double arbre à cames), parfois baptisée Escort Lotus dans la presse. Né de la volonté de Walter Hayes, le directeur des *public relation affairs* et d'Henry Taylor, le directeur sportif de la marque, le projet de remplacer la Cortina Lotus par un modèle plus agile a pris racine chez FoB le 25 janvier 1967, d'où son nom de code J25. Depuis 1963, Ford a installé dans la campagne de Boreham (Essex) un *Performance Center* destiné à préparer ses voitures de compétition [3]. Or, le cahier des charges de la New Anglia n'a pas prévu l'élaboration d'un tel modèle, même si on avait envisagé de couronner la gamme par un coupé de caractère. Ce n'est qu'à la fin du développement de l'Escort, en mars 1967, que les Etudes acceptent de montrer à l'équipe de Boreham une caisse prototype sous la forme… d'un moule en plastique! La solution retenue paraît simple: on adaptera à l'Escort les composants de la Cortina Lotus, dont le fameux moteur double arbre de 1557 cm^3 gavé par deux gros carburateurs Weber à double corps 40DC0E et fournissant 115 bhp. En pratique, les dimensions du compartiment avant, impossible à agrandir, imposeront de reculer au maximum la boîte de vitesses, de loger la batterie dans le coffre et d'incliner le moteur de quelques degrés. La carrosserie, renforcée au niveau des attaches de suspension, sera modifiée pour accueillir l'ensemble boîte-pont issu des Cortina et Corsair 2000. Dans la nomenclature usine, les caisses ainsi transformées prennent la dénomination de Type 49, les coques normales celle de Type 48. La barre stabilisatrice avant équipera les autres modèles à partir du millésime 1969, mais l'installation d'une barre Panhard à l'arrière restera l'apanage des Escort d'usine engagées en compétition (Escort Works). Mais ce n'est pas une vraie Twin Cam que découvrent les journalistes: le seul prototype roulant ayant été détruit lors des essais routiers, il a fallu dépêcher, au Maroc, une simple 1300 GT maquillée à la hâte!
Une présérie de 25 voitures à caisse "48" est rapidement assemblée à Boreham, avant que la fabrication des "TC" ne soit intégrée à la chaîne de Halewood. Dès le 1er mars suivant, Ford peut homologuer la voiture en Groupe 3, une fois atteint le nombre de 500 collections de pièces produites, et en Groupe 2 le 1er mai (1 000 collections). Destinée à la compétition, la Twin Cam adopte la présentation austère de l'Escort de base, mis à part des sièges du type 1300 GT et un bloc-compteurs à six cadrans. On trouve aussi des jantes tôle sans enjoliveurs de 5,5 pouces et des pneus de 165 x 13 au lieu de 155 x 12 entraînant un élargissement des ailes.

Destinée à la compétition, la Twin Cam adopte la présentation austère de l'Escort de base

La Twink, comme on la surnomme, se reconnaît à ses pare-chocs embryonnaires. Le moteur "non cross flow" est rustique, il a atteint ses limites de développement, mais les 182 km/h (d'après la revue *Autocar*) sont au programme. Les TC vont bientôt briller en compétition: dès le mois de mars, l'équipage Roger Clark/Jim Porter remporte la première place au Circuit d'Irlande, puis récidive au Rallye des Tulipes, à l'Acropole et au Rallye d'Ecosse; l'Australien Frank Gardner glane aussi son lot de victoires, si bien que Ford gagne le Championnat d'Europe des rallyes en 1968! Ce n'est que le début d'une longue saga dont on ne saurait rappeler ici tous les jalons; l'Escort sera, durant toute sa carrière, auréolée de ces succès bien exploités par la publicité. Le père tranquille de Gloucester ou de Musselburgh qui, dans un moment d'égarement, aura poussé à 5000 tours le moteur de sa 1100 De Luxe entre deux feux rouges pourra toujours prétexter qu'il s'était pris brièvement pour John Fitzpatrick, au grand dam de *Mummy* installée à sa gauche…

[2] Catalogues petit format de 12/1967, 03/1968 et 03/1969 portant la référence FRUK1.
[3] Ces installations fermeront leurs portes en décembre 2003 pour être transférées à Dunton.

LA GAMME ET LES PRIX DES ESCORT

Royaume-Uni, au lancement (janvier 1968)
• Standard: £605. Moteur 1100, tapis caoutchouc, déflecteurs fixes, tôles nues, sièges minces, pneus diagonaux, jantes 3,5 x 12, tambours sans servo. Surtout destinée aux flottes.
• De Luxe: £635. Moteur 1100, freins AV à disques en option, quelques chromes.
• Super: £666. Moteur 1100 ou 1300 normal (supplément: £25).
• GT: £765. Moteur 1300 GT. Freins assistés, disques AV. Tableau de bord à six cadrans. Rapports courts. Guidage des bras de pont arrière. Roues larges, pneus radiaux. Rétro extérieur chromé, enjoliveurs de roues spéciaux, feux de recul, phares rectangulaires.
• Twin Cam: £1 123.

France, au lancement (mars 1968)
• 1100 Standard (sur commande spéciale): 6 950 F.
• 1100 de Luxe: 7 575 F. Supplément pour freins assistés (disques AV): 250 F.
• 1300 GT: 8 980 F.

Allemagne, au lancement (mars 1968)
La 1100 peut être équipée (sans diminution de prix) d'un moteur dégonflé à 40 ch DIN pour des raisons fiscales. Le 1 300 cm^3 est ici disponible en trois puissances.
• 1100 (base), 40 ou 45 ch DIN: 5 394,60 DM.
• 1100 XL, 40 ou 45 ch DIN: 5 794,20 DM.
• 1100 Kombi (break, voir ci-dessous), 40 ch DIN: 5 827,50 DM.
• 1300 (base), 48 ch DIN: 5 705,60 DM.
• 1300 XL, 48 ch DIN: 6 105 DM.
• 1300 (base), 52 ch DIN: 5 783,10 DM.
• 1300 XL, 52 ch DIN: 6 182,70 DM.
• 1300 GT, 64 ch DIN: 6 593,40 DM.
Dès le mois de mars, un break trois portes complète la gamme. Doté d'un pont raccourci (4,44: 1) et des jantes larges de la GT, il est disponible au Royaume-Uni en finition De Luxe avec les moteurs 1100 (£773) et 1300 normal (£814, ce prix comprenant des freins assistés, à disques à l'avant). Un mois plus tard apparaît la version fourgonnette. Deux variantes en sont proposées: la "300" (6 cwt [4], 300 kg de charge utile) animée par le moteur 1100, et la "400" (8 cwt, 400 kg de charge utile) bénéficiant du moteur 1300 et de la finition De Luxe. Enfin, une boîte automatique Borg-Warner à trois rapports est disponible en option sur les 1100 et 1300 (mais pas la GT), associée, en Allemagne, au seul moteur 1300 de 52 ch.


La fourgonnette Escort n'est pas un simple break tôlé, mais dispose d'une caisse spécifique de grand volume.


L'habitacle d'une GT du millésime 1968, encore dépourvu des placages qui seront généreusement distribués l'année suivante. Compte-tours, voltmètre, manomètre d'huile, thermomètre d'eau sont fournis en série.

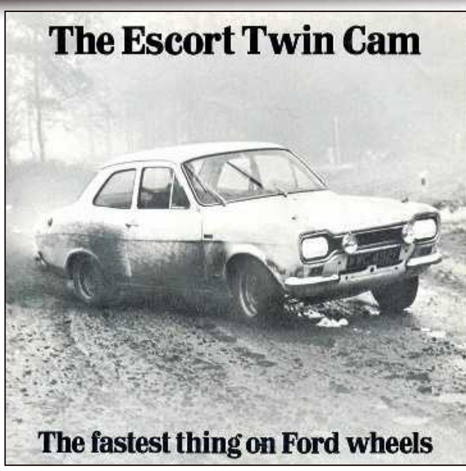


En France, pour mieux faire connaître sa nouvelle voiture, la filiale organise, en mai 1968, l'opération "50 000 essais": à l'issue de sa prise en mains, le prospect remplit une fiche-diagnostic qui lui permet de participer à un concours dont les deux premiers prix sont une Escort GT, les trois suivants une Escort 6 CV.


Un break modèle 1971. Le porte-à-faux arrière augmente de 10,7 cm.

[4] Le *centum weight* (abréviation: cwt) est une mesure impériale anglaise. 1 cwt = 50,8 kg.

Le nom d'Escort n'est pas nouveau chez Ford-Angleterre : il avait désigné, entre 1955 et 1961, la version dépouillée de l'utilitaire Squire. Les deux variantes étaient issues de la Prefect/Anglia 100 E.



Très spartiate, le petit catalogue en noir et blanc de la Twin Cam va à l'essentiel, détaillant par exemple les accessoires disponibles en option : réservoir additionnel, sièges baquet, roues magnésium, capot et coffre en fibre de verre...

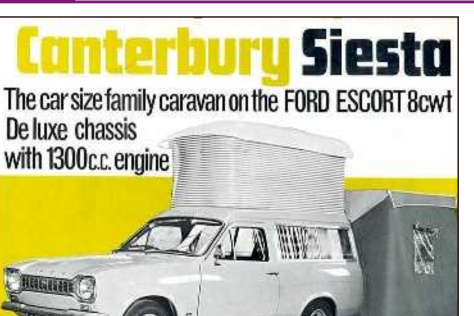


Ce projet d'une Escort pimentée sera finalement abandonné au profit de la Colt, la Ford Mustang en réduction qui donnera bientôt naissance à la Capri étudiée conjointement des deux côtés de la Manche.



La Twin Cam (ici, un modèle 1971) ne laisse rien paraître de ses dispositions sportives. L'œil averti remarquera néanmoins les jantes élargies et les pare-chocs, que l'on retrouvera sur d'autres Escort sportives.

Il a fallu incliner le moteur Lotus pour le loger dans l'espace imposé par les cotes de série. Heureusement, cette disposition ne créera pas de balourd pour l'arbre de transmission.



Comme son homologue Dormobile, le fabricant de "motorcaravanes" Canterbury propose, sur la base de la fourgonnette, cette transformation Siesta au nom évocateur. Hasard ou non, les ateliers de ce constructeur sont situés à South Ockendon (Aveley), dans Arisdale Avenue, artère où s'installera aussi l'usine AVO dédiée aux Escort sportives.



Une GT anglaise de 1969, de teinte "Dragoon Red". Le faux bois a fait son apparition sur les contreportes et la planche de bord.



Le catalogue de lancement de l'Escort allemande propose « un premier galop d'essai ».

Une vue qui fait rêver : ces 17 Mexico représentent approximativement la moitié de la production journalière. Pour plus de discrétion, le client peut demander la suppression des bandes distinctives.



Sur le break Super (appelé XL en Allemagne), le compartiment arrière est entièrement garni, ce qui n'est pas du luxe (sur les modèles de base, berlines et breaks, la tôle peinte du plancher reste apparente).



Le client belge l'a bien compris : l'Escort bénéficie désormais de portes arrière. On voit ici une GT de 1971, avec ses enjoliveurs intégraux laissant les écrous apparents.

Donnée pour 182 km/h, la RS1600 est diffusée par un réseau de concessionnaires spécialisés "RS", dotés d'un outillage et d'un personnel ad hoc.



Les Australiens qui sont, dans les années 1970, des conducteurs aussi enthousiastes que les Européens peuvent agrémenter leur Escort, quelle qu'en soit la version, d'un "Grand Sport Rally Pack" comprenant entre autres des projecteurs longue portée à iode, des cache-moyeux et autres accessoires chromés, ainsi que des bandes décoratives.

DOUBLE NATIONALITÉ

Pour 1969, la gamme vendue au Royaume-Uni n'évolue que dans le détail: des poignées de sécurité, des accessoires assortis à la sellerie sur les Super et GT et, progrès capital, du faux bois sur les contreportes des GT et… Twin Cam ! Sur le Continent, l'Escort est entrée en fabrication depuis août 1968 non pas en Allemagne, mais en Belgique, à Genk, où Ford dispose d'une usine depuis 1966; il faudra attendre janvier 1970 pour que la production commence dans l'usine allemande de Saarlouis. Pour l'heure, sur les marchés français et italien, la version Standard adopte un nouveau moteur de 940 cm^3 (5 CV fiscaux en France) à la puissance anémique de 34 ch. En Italie, il est même disponible sur la fourgonnette ! Au Royaume-Uni, à partir d'avril 1969, le break est livrable en version Super avec des phares rectangulaires, des enjoliveurs intégraux, des baguettes diverses et une sellerie plus soignée.

Le 30 mai, Halewood fête sa millionième voiture, une berline Escort offerte à une association caritative, l'International Voluntary Service. Le succès de la petite Ford ne se dément pas et, avec 720 535 unités, sa production progresse de 29,5 % par rapport à 1968. Pour le millésime suivant (1970), la gamme s'enrichit de variantes quatre portes très attendues étudiées en Allemagne. Elles sont présentées au Salon de Francfort de septembre 1969 et disponibles sur toutes les versions. Leur retard est dû à des problèmes industriels: on a renoncé à presser les flancs de caisse en une seule pièce comme sur les deux portes. Le break, qui n'existera jamais dans cette configuration, est baptisé Turnier en Allemagne et s'offre aussi en déclinaison XL.

UNE USINE TRÈS AVANCÉE

A Genève est dévoilé, en mars 1970, un second modèle sportif en complément de la Twin-Cam; la fabrication de cette dernière sera arrêtée en octobre, les ultimes exemplaires vendus en avril 1971 marquant la fin de la collaboration avec Lotus. Cette nouvelle RS1600 (code J26) est le premier produit développé par une entité dénommée (F)AVO, pour "Ford Advanced Vehicle Operations". En effet, en janvier, Ford a annoncé la construction d'une usine située à South Ockendon, près d'Aveley (dans l'Essex), dédiée à la conception de modèles sportifs issus de la série. C'est le 2 novembre, sous l'œil attentif de Graham Hill lui-même, que sort la première RS1600 assemblée à Aveley (Halewood se contente désormais d'y envoyer les caisses déjà peintes). Son moteur a pour base le 16 soupapes Cosworth [5] FVA (Four Valve Arrangement) issu de la Formule 2 mais dérivé du robuste Kent. Baptisé BDA ou Belt Driven Type A, il bénéficie, comme son nom l'indique, d'un arbre à cames entraîné par courroie crantée. La boîte reste celle de la Cortina 2000 E. La version de base développe 120 ch à 6500 tr/mn pour une cylindrée passée officiellement de 1 599 à 1 601 cm^3 qui permet une homologation dans la classe 1600-2000 et autorise des développements ultérieurs.

LA VICTOIRE EN CHANTANT

Le millésime 1971 marque une certaine unification: les Escort britanniques de finition intermédiaire adoptent les mêmes dénominations (L et XL) que leurs homologues allemandes. Des deux côtés de la Manche, la GT voit sa puissance passer à 82 bhp ou 72 ch DIN.

En novembre 1970, l'Escort Works à moteur Kent (1 834 cm^3) d'Hannu Mikkola et Günnar Palm remporte le Marathon Londres-Mexico, une terrible épreuve de 26 151 kilomètres organisée à l'occasion de la Coupe du monde de football et sur laquelle Boreham a tout misé. Défi relevé: si la seconde place revient à une Triumph 2.5 Pi, les Escort d'Aaltonen, Mäkinen et Greaves se classent respectivement 3e, 5e et 6e au général. Pour célébrer l'exploit, le constructeur donne le nom de Mexico à son troisième modèle sportif lancé dans la foulée qui a le look et la coque d'une Twin Cam, mais la fiabilité d'une Escort de série. Le moteur 1.6 de 86 ch provenant de la Cortina GT est baptisé Mexico Kent (un seul arbre à cames, carburateur double corps Weber, échappement 4 en 1). La finition est spartiate (tapis caoutchouc, sièges type De Luxe), mais la voiture

Le millésime 1971 marque une certaine unification entre Escort britanniques et allemandes

conserve la boîte de la RS1600, les suspensions et freins de la Twin Cam pour un prix abordable de £1 150. Pur produit AVO, la Mexico n'est proposée qu'en deux portes, même si quatre exemplaires seront fabriqués en break ! Un peu comparable aux Renault Gordini de l'époque, ce modèle sera le plus assemblé de toutes les Mk I sportives (plus de 10 000 unités).

Au cours de l'année 1970, la fabrication de l'Escort a commencé en Australie, où elle est envoyée en pièces détachées; deux générations y seront construites jusqu'en 1981, à hauteur de 146 567 exemplaires [6]. En Europe, la gamme 1971 ne se signale que par des modifications mineures; les freins à disques assistés se généralisent sur les 1100; du faux bois apparaît même sur le tableau de bord des modèles standard, mais la XL reste indisponible en France.

Le 18 octobre 1971, l'Escort passe la barre du million. C'est à cette époque qu'un nouveau modèle de caractère destiné essentiellement aux jeunes voit le jour: l'Escort Sport à mécanique GT, extérieurement proche de la Mexico mais dotée d'une finition minimaliste pour un prix d'appel similaire à celui de la XL deux portes.

[5] C'est en 1958 que Mike Costin et Keith Duckworth, venus de chez Lotus, fondent la Cosworth Engineering Ltd, dont le nom provient de la contraction de leurs patronymes. Ils feront des miracles avec le moteur Kent. Leurs études sont généreusement financées par Ford, ce qui va permettre à Cosworth de s'installer en 1967 dans des ateliers plus confortables à Northampton. Cette collaboration durera jusqu'au milieu des années 1990.
[6] Des Escort seront aussi produites en Israël (à partir du 22 mai 1968) et en Nouvelle-Zélande.



L'Escort Sport reçoit des optiques circulaires, mais ses passages de roues trahissent la présence de pneus larges 165 SR 13. Elle doit se contenter d'un combiné réduit à deux cadrans, si bien que l'on a fixé in extremis un compte-tours en haut du tableau de bord. Un combiné à six cadrans type GT sera monté après août 1972.

SPORT ET LUXE

Si 1971 est une année creuse en matière de compétition, les succès s'enchaînent de nouveau en 1972, en particulier à l'East African Safari et au RAC [7]. La gamme 1972 est stabilisée : il n'est pas besoin de modifications incessantes pour attirer le client. A l'automne 1972, les modèles "normaux" de la gamme 1973 subissent peu de modifications visibles, mis à part des enjoliveurs de roues dont le centre est peint en noir mat ; la version 940 est supprimée. Du côté des sportives, la RS1600 reçoit un bloc en aluminium développé par Brian Hart, motoriste bien connu installé à Harlow (Essex). Mais un autre projet se prépare depuis le printemps : celui de la RS2000. Il a été initié par Stuart Turner, promu directeur européen de Ford Motorsport après la victoire au Londres-Mexico, et par le directeur d'AVO Peter Ashcroft qui succédera à Turner à sa retraite, en décembre 1990. Il s'agit d'offrir une alternative à la RS1600, coûteuse à l'achat et en entretien et peu utilisable au quotidien. On vise cette fois le marché européen, allemand en particulier, d'où la nécessité d'une conception plus simple et d'un rapprochement entre AVO et l'autre unité dédiée à la compétition que dirige, à Cologne, l'Américain Michael Kranefuss (Cologne se chargera de l'étude des organes de transmission). Le moteur choisi a été inauguré par la Ford Pinto, un petit modèle à l'échelle américaine : il s'agit d'un 1 993 cm^3 à simple arbre à cames en tête entraîné par courroie délivrant 100 ch DIN ; il est déjà fabriqué en Allemagne et équipe les Cortina 2000 (Mk III). La RS2000 se veut une "grand tourisme" plus confortable et moins chère que la RS1600 (£1 586, contre 1 864), mais brillera moins en compétition. Présentée le 4 juillet 1973, l'auto est d'abord disponible en conduite à gauche pour satisfaire le marché allemand, les Britanniques devant attendre octobre.

En mars 1973, le constructeur relance l'intérêt pour la gamme avec la 1300 E

Outre-Manche, la RS2000 s'attaque à la Triumph Dolomite Sprint sortie un an plus tôt. Le gros de la fabrication provient d'Aveley, mais Saarlouis en assurera une partie (Ford n'a jamais révélé dans quelle proportion). *L'Auto-Journal*, qui n'essaiera le modèle que le 1er novembre 1974, le créditera d'un « gentil tempérament » (164,4 km/h, 1.000 m D.A. en 33'4/5).

En mars 1973, le constructeur relance l'intérêt pour la gamme avec la 1300 E à mécanique GT. C'est une Escort deux portes de "connaisseur" qui se singularise par son toit vinyle, la baguette latérale ceinturant ses flancs, ses roues sport cerclées d'inox, ses pneus de 165 (d'où le montage d'ailes avant du type Mexico/Sport) et ses phares additionnels. Trois teintes métallisées (Purple Velvet, Amber Gold ou Venetian Gold) sont proposées en série. L'intérieur est particulièrement soigné. La finition sera confiée jusqu'en octobre à l'usine d'Aveley qui apprécie ce complément d'activité sur fond de crise pétrolière. A partir d'avril 1974, la 1300 E sera disponible en quatre portes et surtout destinée aux marchés extérieurs. Après décembre, l'Escort la plus luxueuse sera vendue sous le nom d'Escort GXL. On estime à 10 790 la production des 1300 E, dont 62 % en trois portes. Le 20 septembre, la millionième Escort fabriquée à Halewood tombe de chaîne, un break 1300 L piloté pour l'occasion par le lord Maire de Liverpool. Le modèle le plus produit de la famille reste sans surprise l'homogène 1100 L, mais la gamme paraît désormais bien archaïque au regard de l'offre européenne en matière de 6/7 CV (Renault 12, Fiat 128). C'est surtout en Allemagne que la production marque le pas (78 604 exemplaires en 1974) : une certaine Golf aux dents longues s'apprête à entrer en scène… Aussi, l'offre est-elle simplifiée. La GT, qui avait perdu quelque temps plus tôt ses tirants arrière, n'est plus assemblée à partir du 5 novembre 1973. En revanche, les versions 1974 adoptent presque en catimini un nouveau soubassement étudié pour le modèle devant leur succéder. 1974 sera une mauvaise année pour FoB, avec des grèves entraînant l'arrêt des chaînes durant trois semaines, au bénéfice des imports. En juin, l'Escort fête pourtant son deux millionième exemplaire, un total encore jamais atteint par une Ford européenne ; à cette occasion, la filiale allemande présente une série spéciale Strada, toute de jaune vêtue et dotée de pare-chocs du type Mexico peints en noir. Une Sunshine bicolore sera également diffusée durant l'été en Belgique et aux Pays-Bas (dans deux tons de bleu ou en beige Sahara et Flame Orange) et l'Italie aura droit à sa Primavera. Toutes partagent apparemment la même mécanique 1100.

[7] Ce rallye sera remporté huit fois de suite entre 1972 et 1979 par des Escort (RS 1600 Mk I, puis RS 1800 Mk II), mettant fin à une domination suédoise incontestée entre 1960 et 1971 (5 victoires Saab, 2 victoires Volvo).

LE CHANGEMENT DANS LA CONTINUITÉ

En décembre, Ford met un terme à la carrière de sa petite voiture, dans toutes ses variantes. En effet, le 23 janvier 1975 commence la fabrication d'une nouvelle génération d'Escort dont les études ont débuté en 1972. Les concepteurs semblent s'être appropriés le slogan de campagne utilisé en 1969 par Georges Pompidou, qui briguait la succession du général de Gaulle. Sous un aspect modernisé, la Mk II doit assumer l'héritage mécanique de son aînée, avec quelques avancées en matière de motorisations et de finitions. Elle bénéficiera comme elle de l'apport de versions sportives et de l'aura de la compétition et sera loin d'être un échec, avec 1 800 000 exemplaires diffusés en cinq ans et demi en bonne partie au Royaume-Uni, contre 2 200 000 exemplaires en sept ans pour la Mk I. Le mot de la fin revient… à *L'Auto-Journal*, cette fois sous la plume de Bernard Carat qui ironisera, dans son essai du 15 mars 1975, sur l'archaïsme désormais flagrant de cette nouvelle Escort : « Quand un constructeur garde un ressort à… larmes, les passagers n'ont plus qu'à pleurer. » Aujourd'hui, il y a prescription, et les fans préfèrent rappeler les qualités d'une petite voiture qui n'avait pas démérité au vu de ses résultats commerciaux et sportifs ! ■

L'auteur adresse tous ses remerciements à Johann Duriez-Mise, attaché de presse de la société Ford-France, pour son aide précieuse.



Le catalogue de la RS2000 indique que l'auto est une « voiture de sport qui cache son jeu », bien qu'elle soit ici trahie par les « go faster stripes » qui agrémentent flancs et capot.



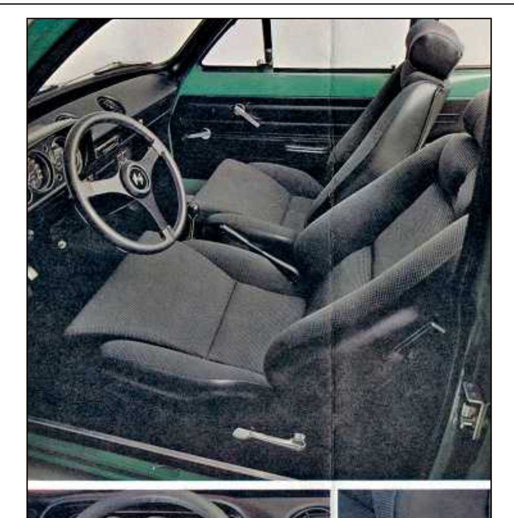
Le catalogue de lancement de l'Escort 1300 E qui se veut aussi exclusive que les Zodiac Executive, Corsair 2000 E ou Cortina 1600 E en leur temps.


Le garnissage tissu façon sellier de la 1300 E, son épaisse moquette et son tableau de bord en ronce de noyer invitent au voyage.

Take the Escort Saloon

Avec ses baguettes chromées, l'Escort "standard" anglaise du millésime 1974 bénéficie d'une finition moins spartiate qu'à ses débuts. On notera les enjoliveurs de roues noir mat apparus durant le millésime précédent.


Ford annonce simultanément la fin de la production des Escort "normales" et la fermeture de l'usine AVO, effective le 24 janvier suivant.





Son insonorisation soignée, sa moquette et ses baquets garnis de tissu font de la RS2000 une voiture moins radicale que la RS1600.

PRODUCTION DES FORD ESCORT MK I EN EUROPE

SITES ET DATES	PRODUCTION
Halewood (GB) - 11/1967 - 12/1974	1 082 472 (non compris Twin Cam)
	2 portes : 611 305
	4 portes : 153 660
	Break : 130 908
	Fourgonnette : 186 599
Genk (BE) - 08/1968 – 02 ?/1971	255 328 (255 210 selon une autre source)
Saarlouis (DE) - 01/1970 - 12/1974	887 672
Total Mk I	2 228 349 (2 155 301 selon une autre source)

PRODUCTION DES FORD ESCORT MK I SPORTIVES EN EUROPE

MODÈLE	PRODUCTION TOTALE	DONT AVO
Twin Cam	1 263, à Halewood (883 selon une autre source)	-
RS 1600	1 154	947
Mexico	10 352	9 382
RS 2000	5 334 (4 324 selon une autre source) ; AVO + Saarlouis	

N.B. : selon les différentes sources consultées, les statistiques varient légèrement (modèles de grande série) ou considérablement (modèles spéciaux). Les totaux donnent donc des ordres de grandeur réalistes, mais restent indicatifs.

Création conjointe des bureaux de style anglais et allemand, la Mk II bénéficie de surfaces vitrées généreuses. On la voit ici dans une nouvelle finition Ghia.

5 SPORTIVES DE L'ANN[ÉE] echappem[ent]



1991
Renault Clio 16S

En 1982, l'équipe du magazine *Echappement* a une idée prodigieuse : élire, dans chaque numéro de décembre, la meilleure sportive de l'année écoulée. Devenue incontournable, cette confrontation perdure encore aujourd'hui. Voici une sélection de cinq lauréates devenues des youngtimers stars.

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **Echappement** et **constructeurs**

1986
BMW M3 e30

Les cotes indiquées pour 2009 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.



L'Escort RS 1600i était proposée dans des coloris volontairement discrets.

C. Chiquello/Echappement

C. Chiquello/Echappement

Les ajouts aérodynamiques – comme le becquet arrière – sont différents de ceux d'une XR3. La RS 1600i possède son identité propre.

C. Chiquello/Echappement

Le 1598 cm³ développe 115 ch : cinq de plus que la Golf.

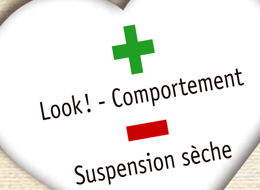
Bandes noires, antibrouillards rapportés : la RS 1600i joue le sport à fond.

© C. Chiquello/Echappement

FORD ESCORT RS 1600I [03/1982 - 1984] • **Cote en 2009 :** 5000 euros • **Cote en 2019 :** 10000 euros.

Ford Escort RS 1600i

PLUS FORD QUE LA GOLF



Sportive de l'année 1982

Fin 1982, l'équipe du magazine *Echappement* élit sa toute première Sportive de l'année. Elle s'appelle Ford Escort et porte la prestigieuse griffe RS. Selon les journalistes de l'époque, elle est « capable de détrôner la suprématie de la Golf » !

C'est dans le supplément *L'année Echappement* qu'ont été publiés les résultats de la toute première élection de la Sportive de l'année. Le concept consiste à confronter les nouveautés sportives à l'appréciation des journalistes du magazine, avec pour finalité l'établissement d'un classement selon des critères essentiellement sportifs. En lice pour ce premier match annuel, on trouve des autos aussi différentes que la Lancia Rally 037, la Matra Murena kitée 148 ch ou la Talbot Samba Rallye. Comment une modeste Ford Escort pourrait-elle l'emporter face au chef-d'œuvre technologique qu'est la 037 ? Tout simplement parce qu'au nombre des critères figurent aussi le prix et l'usage qu'il est possible de faire du véhicule. Elire une voiture sportive est une belle idée, encore faut-il que les principaux intéressés, c'est-à-dire les lecteurs du magazine, puissent se l'acheter et s'en servir !
En juillet 1980, la Ford Escort adopte une carrosserie bicorps et surtout un moteur transversal et des roues avant motrices. La Simca 1100 aura fait école. Cette Escort Mk3 se décline dès le lancement en une version sportive baptisée XR3 dotée d'un 4 cylindres 1 600 à carburateur de 96 ch DIN. Se démarquant par une présentation avantageuse, cette dernière est hélas bien modeste comparée à une Golf GTi. Heureusement, il ne s'agit là que d'un premier pas. L'année 1982 verra en effet le développement de deux autres variantes : une XR3i à injection de 105 ch, mais aussi une RS 1600i dont l'appellation laisse deviner des ambitions plus élevées. Dévoilée au Salon de Genève 1982, cette dernière est une "super" XR3 à la silhouette encore plus aguicheuse et aux prétentions mécaniques revues à la hausse.
Les XR3 et XR3i possèdent un châssis qui manque singulièrement de rigueur. Pour conserver un minimum de crédit face à une Golf quasi irréprochable sur ce point, Ford se devait d'offrir une copie corrigée de la trempe de cette RS bien nommée. RS, c'est la signature des réalisations issues du département Ford Motorsport de Cologne, en Allemagne. Aussi, cette exclusivité lui vaut d'être considérée non pas comme une évolution des XR3 dont elle reprend pourtant l'essentiel, mais comme un modèle à part entière. La première préoccupation des metteurs au point allemands a consisté à améliorer les liaisons au sol, principal point faible des XR3. Dans cette logique, le train avant a été réétudié en profondeur avec l'adoption d'une nouvelle traverse en alliage léger servant d'ancrage à une paire de tirants de chasse. La barre stabilisatrice n'est désormais plus seule à assurer le maintien longitudinal du train directeur ! Par ailleurs, amortisseurs et ressorts sont spécifiques au modèle, de même que les magnifiques jantes en sept pouces de large et quinze de haut.
Disposant d'une assiette abaissée, l'Escort sportive est transfigurée par ces changements. Désormais rigoureuse, elle bénéficie de qualités qui lui permettent de digérer les nouvelles ambitions de son moteur. Grâce à une culasse modifiée dépourvue des poussoirs hydrauliques qui limitaient le régime moteur des XR3, à des conduits d'admission et d'échappement redessinés, à un allumage électronique et à une injection Bosch K-Jetronic coupant l'essence à la décélération, le quatre cylindres CHV de 1 598 cm³ est porté à 115 ch DIN et voit son couple maxi s'établir à 14,8 mkg à 4500 tr/mn. Cette mécanique est associée à une boîte cinq dont l'étagement a été revu non pas dans le sens d'une meilleure consommation, mais d'une hausse des performances. « C'est ce qui se fait de mieux dans la cylindrée », écrivent alors nos confrères, totalement enthousiastes au sortir d'un essai qui n'a réservé que de belles surprises. « Fortement séduits » par cette Escort, ils ne font pas seulement étalage des qualités objectives de cette monture, mais aussi du plaisir de conduite qu'elle procure.
Produite moins de deux ans sur plusieurs marchés européens, la RS 1600i a été commercialisée en France le 1er janvier 1983 pour quelques mois seulement puisqu'elle a été retirée du catalogue à la fin de cette même année. Cette brillante étoile filante est aujourd'hui très convoitée. ■

Il s'agit d'une "super" XR3 à la silhouette plus aguicheuse et aux prétentions mécaniques revues à la hausse

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 8 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1 598 cm³ (115 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : injection multipoint Bosch K-Jetronic, gestion électronique intégrale.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par triangles inférieurs, jambes de force, tirants de chasse et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques ventilés AV/tambours AR, direction à crémaillère, jantes 15".
Vitesse maxi : 197 km/h.
Consommation : 6,6-7,7 l/100 km (90-120 km/h, constructeur).

PERIODE A SUIVRE

Mars 1982 - début 1984
(environ 8 650 exemplaires).

TENDANCE

Très demandées en Allemagne et en Angleterre, les Ford classiques sont moins populaires en France. Toutefois, les versions sportives, et en particulier ces RS, ont une cote d'amour fantastique.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Correcte, essentiellement grâce aux commerçants anglais. Toutefois, quelques éléments spécifiques à la RS sont difficiles à trouver.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : solidement construites, les Ford Escort de troisième génération sont toutde même sujettes à la corrosion. Surveillez les soubassements, en particulier les bas de caisse, les longerons, les bords d'ailes, les planchers, les bas de portes, la face avant, le bavolet arrière.
Moteur : très fiable.
Points faibles : autos ayant souvent été accidentées et (ou) malmenées.



Un tableau de bord à l'allemande : sobre, rigoureux, presque complet.

C. Chiquello/Echappement

Le comportement routier est la grande qualité de la 205 GTi.

© JL Taillade/Echappement

Sportive de l'année 1984

+ Châssis - Belle gueule
– Freinage juste

Peugeot 205 GTi 1.6

NOUVELLE RÉFÉRENCE

En 1984, Peugeot place la barre plus haut que la concurrence et met un terme au règne incontesté de la VW Golf. Les journalistes d'*Echappement* ne s'y sont pas trompés en élisant la nouvelle star des GTi...



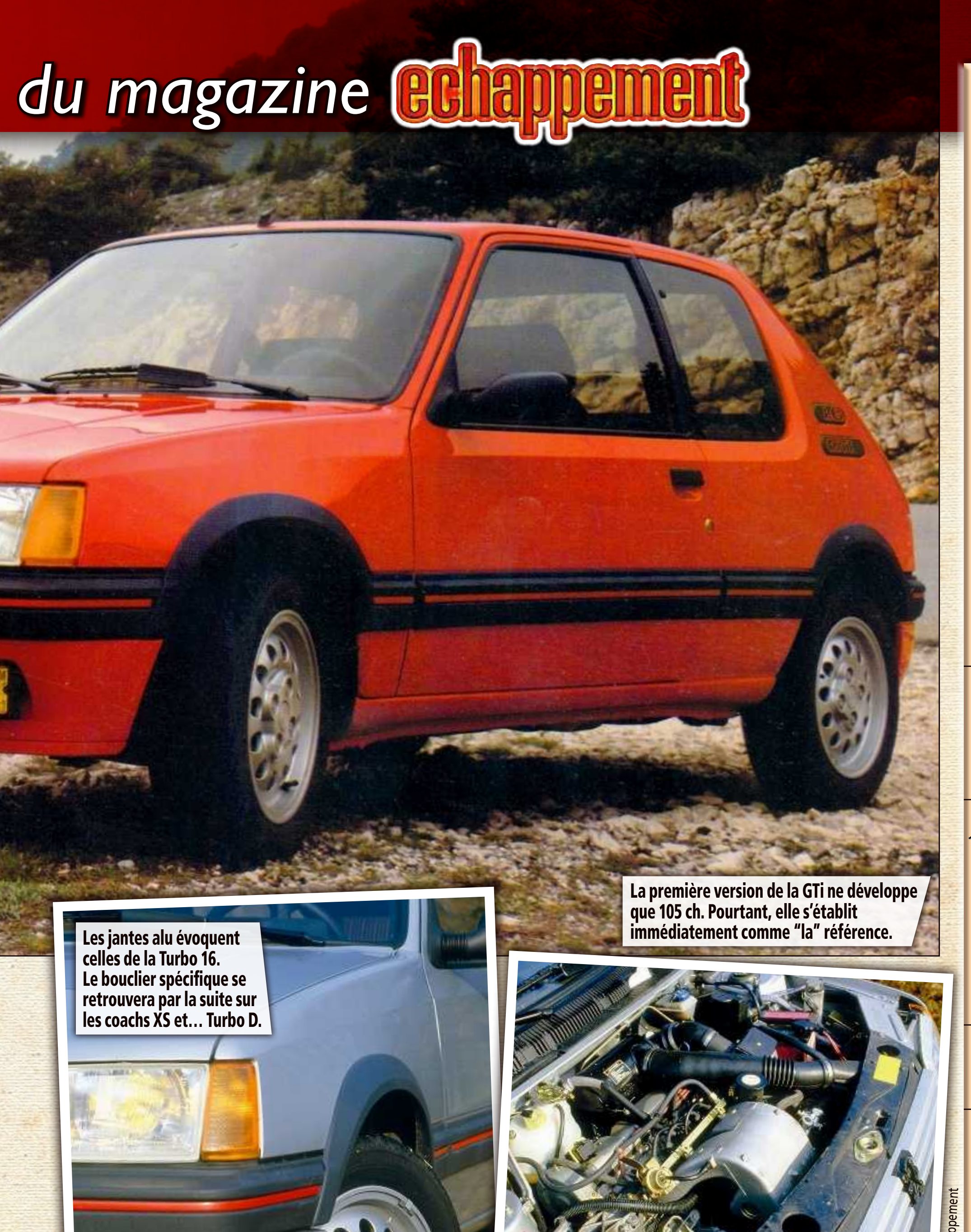
Moquette rouge, sièges baquet: l'intérieur de la 205 GTi respire le sport.

© JL Taillade/Echappement

En décembre 1984 se tient la 3e édition de l'élection de la Sportive de l'année *Echappement*. Sans grande surprise, la tonitruante 205 GTi tiendra la corde jusqu'au dénouement de ce concours qui voit également s'affronter les Honda Civic CRX, Mitsubishi Colt Turbo, Opel Kadett GSi, R11 Turbo et VW Golf GTi. Volontairement, les journalistes ont éliminé des voitures exceptionnelles mais très chères et confidentielles par leur diffusion, à l'image de la Ferrari Testarossa.
Sur le papier, la 205 ne part pourtant pas gagnante face à ses petites camarades de jeu. Bien qu'étant la moins chère du lot, elle est aussi la moins puissante avec ses 105 ch. Mais il ne faut pas s'arrêter aux chiffres bruts et juger cette nouveauté sur le terrain. C'est précisément ce qu'ont fait Alain Bernardet et ses confrères. Sur la route, le brio du moteur 1580 cm³ est incontestable. Epaulé par une boîte courte, il affiche des performances équivalentes à celles de la Golf GTi "1800", atteignant les 193 km/h et mettant à peine plus de 31" pour franchir le kilomètre. Il ne s'agit pourtant pas de la qualité principale de la 205. Solidement posée sur des roues de quatorze pouces inspirées de celles de la grande sœur Turbo 16, la GTi établit une nouvelle référence en terme de comportement routier. Très réussi, son train avant ne quitte jamais la trajectoire souhaitée. Dans le même temps, l'arrière engage à la demande, procurant à la petite sportive un tempérament survireur qui lui confère

La 205 GTi établit une nouvelle référence en terme de comportement routier

PEUGEOT 205 GTI 1.6 [03/1984 - 07/1992] • **Cote en 2009:** 4500 euros • **Cote en 2019:** 13000 euros.



La première version de la GTi ne développe que 105 ch. Pourtant, elle s'établit immédiatement comme "la" référence.

Les jantes alu évoquent celles de la Turbo 16. Le bouclier spécifique se retrouvera par la suite sur les coachs XS et... Turbo D.

Le 1600 comptera jusqu'à 125 ch dans sa version "Danielson". Après, pour aller y mettre les mains...

© JL Taillade/Echappement

© JL Taillade/Echappement

une belle agilité. Sa motricité est au diapason, notamment grâce à ses très bons pneus Michelin MXV homologués en première monte. L'ensemble de ces atouts dynamiques permettent à la 205 de nettement supplanter une concurrence souvent plus performante sur le papier, mais rarement première à l'arrivée de la spéciale. Cela démontre l'application avec laquelle cette auto a été mise au point.

L'excellence du châssis a pourtant un effet indésirable auprès d'une frange de la clientèle. Quelques semaines après leur achat, certains propriétaires font remonter leurs impressions, parmi lesquelles figure le relatif manque de peps d'un véhicule qui pourrait encaisser bien plus de puissance. Afin de répondre à cette demande un peu marginale mais bien réelle, le département PTS confie au motoriste Danielson le soin de réaliser, puis d'homologuer, dès la fin de l'année 1984, un kit moteur de 125 ch. Cette configuration hors-série, qui s'assortit toutefois d'un "barré rouge" (la fiche d'homologation constructeur) spécifique, préfigure l'arrivée de deux nouvelles versions. La première, en janvier 1986, porte la puissance du 1580 cm^3 à 115 ch (la 105 ch poursuivra toutefois sa carrière jusqu'en décembre de la même année). La deuxième, forte de 130 ch grâce à une élévation de la cylindrée à 1905 cm^3, complétera l'offre fin décembre. Cette dernière dispose de freins arrière à disques, d'un meilleur étagement de boîte obtenu grâce à une première plus longue et de jantes de quinze pouces garantissant une motricité optimale et un freinage amélioré. En 1987, les GTi bénéficieront d'un restylage intérieur et de quelques retouches extérieures avant un ultime lifting en juillet 1990.

Outre leurs impressionnantes dispositions sportives, les 205 GTi, toutes versions confondues, font valoir d'autres qualités que les journalistes d'*Echappement* relevaient déjà en 1984: une consommation en carburant étonnamment réduite et un confort général de bon niveau si l'on considère la vocation sportive de cette petite bombe. Il n'en fallait pas plus à la Sochalienne pour succéder à la Sportive de l'année 1983, une certaine Lancia Delta HF. En 1985, une autre turbulente française prendra le relais: la R5 GT Turbo avec laquelle la 205 GTi aura le loisir de ferrailler une décennie durant en sport automobile! ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale: 8 CV.
Moteur: 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1580 cm^3 (105, 115, 125 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation: injection Bosch L-Jetronic.
Transmission: traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure: coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux AV/barres de torsion transversales AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR à commande hydraulique assistée, direction à crémaillère (puis assistée en option), jantes 14".
Vitesse maxi: 193, 198, 202 km/h.
Consommation: 5,6 et 7,3 l/100 km (90-120 km/h, constructeur 105 ch).

PERIODE A SUIVRE

Mars 1984 – juillet 1992
(294514 exemplaires, 1.6 et 1.9 confondues, dont moins de 1 750 "125 ch").

TENDANCE

Ces dix dernières années, les 205 GTi ont vu leur prix exploser. Heureusement, la tendance se tasse, essentiellement parce que l'offre est importante. Les tarifs demandés sont souvent bien plus élevés que ceux de vente et seuls les très beaux exemplaires se négocient à la cote.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Plus aisée depuis que Peugeot Classic a étoffé ses refabrications à destination des 205. Toutefois, certaines pièces (comme les rétroviseurs Vitaloni, les casquettes de tableaux de bord ou les longues portées jaunes) sont difficiles à trouver en bon état. La lunette arrière d'avant 1987 est spécifique.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion: surveiller essentiellement les bas de caisses, le bas des ailes arrière, les planchers et le hayon arrière.
Moteur: très solide.
Points faibles: sellerie fragile, boîte à gants qui se fait la malle, bidouilles très fréquentes.


G. Dalla Santa/Echappement

La planche de bord de la e30 est un modèle d'ergonomie. Un *must* à l'époque.



BMW Group

Le monogramme annonce la couleur.

BMW Group

La malle spécifique surmontée d'un aileron rend la poupe plus anguleuse.

+ Beau moteur - Caractère - Conso raisonnable

– Chère à l'achat et à l'entretien

M CO

Motorsport : en 1986, cette griffe récente n'a pas encore le prestige qui sera le sien 30 ans plus tard. Le grand succès de la M3, sur route et en compétition, aura permis au département sport du constructeur bavarois de devenir un mythe.

BMW Group

Initialement prévue pour la compétition, la M3 e30 a été un vrai succès commercial.

BMW M3 E30 [03/1986 - 06/1991] • **Cote en 2009 :** 13 000 (195 ch) à 30 000 euros (Sport Evo) • **Cote en 2019 :** 48 000 (195 ch)

La M3 est le fruit d'une histoire d'amour entre un constructeur et la compétition automobile. Cette idylle débute en 1972, alors que BMW donne naissance, sous l'impulsion de l'ancien pilote Jochen Neerpasch, à son département compétition : une entité dénommée Motorsport. Principal artisan du retour de la marque en course automobile, Neerpasch convaincra la direction de créer la Junior Team, puis assurera également la promotion sportive des 2002 Turbo, 3.0 CSL et 320 Turbo avant de participer à la conception de celle qui constituera l'œuvre majeure de son passage chez BMW, la fabuleuse M1 ! Cette époque prolifique aura permis à plusieurs mécaniques d'exception de voir le jour : un six cylindres à double arbres à cames en tête, celui des M1, mais aussi un quatre cylindres (nom de code M12) qui fera merveille à l'arrière des monoplaces de Formule 2 dès 1974.
Par la suite, ce moteur sera adapté à la Formule 1 dans une version 1,5 litre turbocompressée vouée à motoriser, en 1983, la Brabham BT52 victorieuse au Championnat du monde avec Nelson Piquet à son volant. En plus de cumuler tous les superlatifs contenus dans le dictionnaire, ce quatre cylindres offre à la marque une fantastique promotion qui bénéficie à la toute nouvelle série 3 "e30" apparue en 1982. Pourtant, la gamme sportive de la série 3 est composée de

Destinée en priorité à la compétition, la M3 connaîtra une réussite commerciale immédiate

moteurs six cylindres de 2,3 puis 2,5 cm³, des mécaniques bourgeoises qui ne permettent aucune performance de premier plan en course.
Pour briller sur ce terrain, Paul Rosche, directeur technique de Motorsport, planche sur une version équipée d'un bloc dérivé du M12 de Formule 1, un quatre cylindres de 2,3 litres qui doit permettre au constructeur allemand de donner la réplique à Mercedes dont l'inattendue berline 190 E 2.3-16 multiplie les victoires en compétition. Ainsi est née la M3 qui devait initialement s'appeler M325i. Cette voiture, principalement destinée à la compétition, connaîtra une réussite commerciale immédiate. Les 5000 exemplaires nécessaires à l'homologation se vendront comme des petits pains, ce qui convaincra le constructeur de poursuivre la production. Du coup, le modèle ne sera pas assemblé chez Motorsport mais à l'usine de Munich, par du personnel spécialisé.
Bien que ne possédant pas la sophistication générale de la Mercedes, la BMW peut compter sur un comportement

Sportive de l'année 1986

BMW M3 e30

MME UN EMBLÈME





©G. Dalla Santa/Echappement

Le fabuleux quatre cylindres a développé jusqu'à 238 ch en version 2,5 litres.

routier «enthousiasmant» qui garantit un «pilotage des plus grisants», dixit nos confrères d'*Echappement*. Esthétiquement, la M3 se démarque du reste de la gamme. D'abord, elle n'existe qu'en trois portes. Ensuite, sa malle arrière est différente, ses ailes sont renflées, ses belles jantes mesurent quinze pouces et son spoiler avant est agressif. Cette auto est belle, tout simplement. Elle est séduisante et performante puisqu'elle atteint les 235 km/h, ses accélérations étant vigoureuses malgré le caractère pointu de son excellent moteur. Selon les journalistes d'*Echappement* qui l'ont élue Sportive de l'année en 1986, « grâce à son équilibre toujours merveilleux, son comportement routier et ses performances, la M3 se révèle comme une voiture de course génialement civilisée ».
Après son premier succès aux 24 Heures de Spa, la M3 ne cessera de gagner puisqu'elle cumulera le chiffre astronomique de 1400 victoires dans de multiples disciplines, du circuit au rallye en passant par la course de côte et le rallycross. Rares sont les voitures de tourisme à pouvoir se targuer d'un tel palmarès. Débutant avec 200 ch, la M3 connaîtra plusieurs niveaux de puissance. D'abord l'Evolution 1 de 215 ch, ensuite l'Evolution 2 de 220 ch et enfin la Sport Evolution dotée d'un 2,5 litres développant 238 ch. Ces trois modèles produits à un peu plus de 500 exemplaires chacun ont eu comme finalité l'homologation en course de certains perfectionnements. Diverses séries spéciales, mais aussi une carrosserie cabriolet très onéreuse ont complété l'offre de la M3 e30, une auto écoulée à près de 19000 exemplaires jusqu'à la fin du millésime 1991. ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale: 12 à 14 CV.
Moteurs: 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alliage, deux arbres à cames en tête. 2302 cm³ (195, 200, 211, 215, 220 ch), 2467 cm³ (238 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation: injection électronique Bosch Motronic.
Transmission: roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée, autobloquant à 25 %. Levier au plancher.
Structure: coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras obliques et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV ventilés/AR à commande hydraulique assistée + ABS, direction à crémaillère assistée, jantes 15, 16".
Vitesse maxi: 235 à 248 km/h.
Consommation: 14,9 l/100 km (moyenne "200 ch" essai *Echappement*).

PERIODE A SUIVRE

Mars 1986 - juin 1991
(18989 exemplaires, dont 786 cabriolets, 505 Evo 1, 501 Evo 2, 600 Sport Evo).

TENDANCE

La cote de ces autos ayant triplé en dix ans, de plus en plus de personnes "investissent" dans les M3 e30. C'est bien dommage, mais c'est la loi du marché. On peut juste espérer que cela se tasse un peu.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne, dans la mesure où le constructeur fournit presque tout à tarif et qualité BMW.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion: ce n'est pas l'ennui majeur des M3. Il faut toutefois se méfier des autos en provenance d'Allemagne et de Suisse, plus sujettes au sel que les autres. Par principe, surveillez les bas de caisse et les passages de roues.
Moteurs: fiables mais nécessitant une maintenance à la mesure de leur rendement.
Points faibles: beaucoup d'autos insuffisamment entretenues.

à 90000 euros (Sport Evo).

Bien que très performante, la R5 GT Turbo n'est jamais parvenue à s'imposer comme une "nouvelle référence". L'apparition de la remplaçante de la R5, en 1990, a offert l'occasion de refondre le moule. Premièrement, le constructeur a abandonné sa traditionnelle dénomination en chiffres pour adopter un prénom, en l'occurrence "Clio". Deuxièmement, à décennie nouvelle, technologies nouvelles. Pour sa version sportive, celle qui est encore la Régie nationale délaisse le turbocompresseur au profit d'une culasse à deux arbres à cames en tête et seize soupapes. En parallèle, Renault accompagne une montée en puissance générale de la famille des GTi. L'époque des 110/130 ch semble peu à peu révolue. Désormais, point de salut sous les 137 ch de la Golf seize soupapes, la plupart des "super GTi" s'établissant aux alentours des 150 ch. En adoptant le moteur "F7 P" 140 ch de la R19 16S, la Clio du même petit nom paraît en avoir quinze de plus. Et pour cause: elle pèse un quintal de moins! 1000 kg tout rond, ça commence à faire en comparaison aux R5 GT et 205 GTi, mais vu l'escalade qui s'annonce dans les années à venir, la 16S va rester une voiture relativement légère face à une nouvelle concurrence.

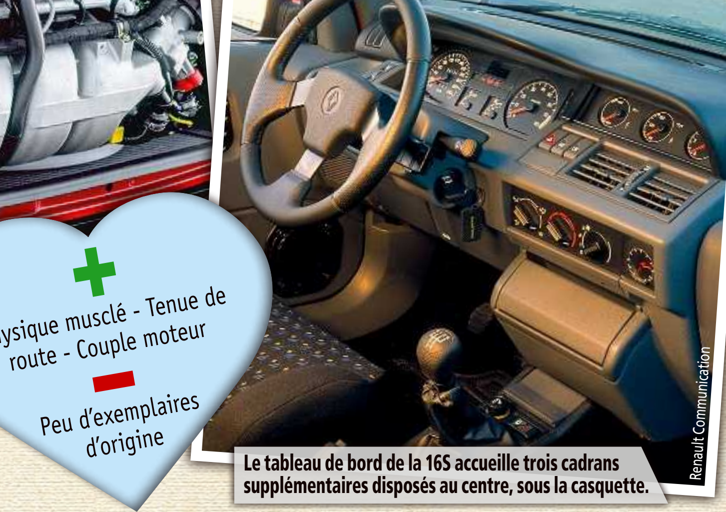


Le moteur est celui de la compacte R19 16S.

Renault Communication



En 1994, la Clio 16S est restylée et devient 16V.


Le tableau de bord de la 16S accueille trois cadrans supplémentaires disposés au centre, sous la casquette.

Renault Communication

+ Physique musclé - Tenue de route - Couple moteur

− Peu d'exemplaires d'origine

Renault Clio 16S

LA VENTOUSE

Elue Sportive de l'année 1991, la Clio 16S a succédé avec brio à la R5 GT Turbo. Avec cette ambitieuse dotée d'un moteur atmosphérique à 16 soupapes, Renault est parvenu à renouveler sa propre définition de la voiture à vivre… le sport.

> La Clio reste une voiture relativement légère face à une nouvelle concurrence

Les belles ambitions mécaniques de la 16S sont traduites par un niveau de performances supérieur à celui d'une 205 GTi 1.9. Son physique est également très réussi, entre bourgeoise puissante et sportive radicale. Bien campée sur des jantes de quinze pouces, la voiture dispose d'une assiette surbaissée, d'un capot muni d'un imposant bossage avec entrée d'air pour refroidir l'échappement et d'ailes élargies. Celles de l'avant sont en plastique et à mémoire de forme afin de résister aux petits chocs urbains, mais aussi… aux bousculades en course. En effet, la nouvelle turbulente de la marque française va prendre la suite de ses aînées dans le cadre de la fameuse "Coupe". C'est d'ailleurs dans cette variante circuit que l'auto fait sa toute première apparition publique, sur le circuit de Nogaro, en novembre 1990, aux mains de Jean Ragnotti: ce clin d'œil sportif permet à la Clio de marquer d'emblée son territoire. Les pilotes de la Coupe sont les premiers servis afin de pouvoir disputer toutes les épreuves de la saison 1991. La version commerciale ne sera quant à elle disponible pour le grand public qu'à partir du mois de mai.

Sportive de l'année 1991

La découverte de cette nouveauté ne réserve que de bonnes surprises. La première particularité est la qualité générale nettement supérieure à celle d'une R5. Les clients notent aussi des efforts dans l'aménagement intérieur avec, outre les magnifiques sièges Recaro, une planche de bord spécifique à casquette rallongée dans laquelle figurent trois cadrans supplémentaires. La présentation est suffisamment bourgeoise et discrète pour séduire une nouvelle clientèle insensible à la précédente R5 GT, une auto bien trop tapageuse pour avoir une once de distinction. Du point de vue dynamique, outre son beau moteur plein de couple, la Clio 16S se démarque surtout par un comportement routier hors pair. Scotchée à la chaussée (sèche), agile, freinant fort, elle s'établit d'emblée comme la référence de la catégorie, la « nouvelle reine des GTi passion », comme l'écrivait alors le journaliste d'*Echappement* après l'avoir très justement qualifiée de « ventouse ». La Clio sportive sera produite jusqu'en décembre 1995, après avoir gagné un catalyseur et changé de dénomination (16V) à l'occasion du léger restylage ayant concerné l'ensemble de la gamme. ■


Avec ses ailes gonflées et ses jantes de 15", la Clio 16S a tout de la citadine "survitaminée".

Renault Communication

RENAULT CLIO 16S [05/1991 - 12/1995] • Cote en 2009: 3500 euros • Cote en 2019: 6500 euros.



© C. Chiquello/Echappement

Tant que la route est sèche, la Clio 16S est collée au bitume.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale: 9 CV.
Moteur: 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, deux arbres à cames en tête. 1 764 cm³ (137, 140 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation: injection électronique Bendix.
Transmission: traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure: coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par essieu réformable et deux barres stabilisatrices, ressorts hélicoïdaux AV/demi-barres de torsion AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV ventilés/AR à commande hydraulique assistée + ABS en option, direction à crémaillère assistée, jantes 15".
Vitesse maxi: 209, 212 km/h.
Consommation: 8,5 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Mai 1991 – décembre 1995
(environ 35 000 exemplaires; chiffre donné sous toutes réserves).

TENDANCE

Encore abordable, la Clio 16S est une véritable affaire car elle pâtit de l'aura de sa grande sœur, la très chère Williams.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Bonne mais en occasion essentiellement. Les boucliers, ailes et autres pièces spécifiques très exposées deviennent chers.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion: cela n'est pas vraiment un problème. Les seuls points de rouille que l'on peut rencontrer se trouvent au niveau des ailes arrière.
Moteur: solide.
Points faibles: usure de la commande de boîte, ennuis électriques occasionnels.

La première mouture de l'Impreza 4 WD faisait encore dans la discrétion. Ensuite, les choses ont changé…

La version "station wagon", ou comment arriver le premier… au supermarché!

Ph. Maitre/Echappement



L'habitacle de l'Impreza est banal et la finition légère.

Ph. Maitre/Echappement

Quand on vous dit que le moteur n'est pas très beau, ce n'est pas une image.

Ph. Maitre/Echappement

On ne compte plus les surdouées venues du pays du soleil levant. Comme chacune d'elles, la "Sub", alias Subaru Impreza GT Turbo, excelle sur son propre terrain, celui du rallye, discipline dont elle a remporté à trois reprises successives le Championnat du monde. L'Impreza voit le jour au Japon en 1992. Elle est l'héritière du modèle fondateur de la marque, lequel s'est démarqué, en 1954, par son modernisme en étant la toute première voiture nipponne à structure monocoque. L'impreza est une berline d'allure classique qui se destine à être vendue en Europe, mais aussi et surtout sur le gigantesque marché américain. Si son physique est pour tout dire assez banal, sa technique l'est un tout petit peu moins. En effet, son moteur est du type "boxer" à quatre cylindres à plat, selon la formule popularisée par le docteur Ferdinand Porsche. Ensuite, sa transmission se fait, au choix, sur deux ou quatre roues. Rapidement, les Subaru bâtiront leur réputation sur l'usage des quatre roues motrices tout en restant fidèles à leur architecture moteur atypique. Même les mécaniques diesel du constructeur adopteront ce schéma!

Au début des années 90, la marque japonaise est quasi inconnue dans le paysage européen. Afin de s'y constituer une image, ses dirigeants ont une idée prodigieuse: partir à la conquête du Championnat du monde des rallyes, course très populaire sur le Vieux Continent. L'Impreza sera le cheval de bataille de la marque. Après une sévère cure de vitamines, une virilisation de la carrosserie et de nombreuses modifications châssis et transmissions, cette version baptisée GT Turbo en Europe se présente, au choix, comme une Groupe N "compétition client" ou bien une excellente base pour l'élaboration d'une ambitieuse Groupe A. Subaru n'a d'ailleurs pas caché son jeu puisque son véhicule, présenté fin 1994, est jeté dans le bain de la compétition dès le début de la saison 1995. Cette année-là, c'était il y a 25 ans tout juste, nos amis d'*Echappement* se montrèrent totalement conquis par la nouveauté. Enfin une concurrente en mesure de rebattre les cartes! Le règne

SUBARU IMPREZA GT TURBO [1994 - 2000] • **Cote en 2009:** 11 000 euros • **Cote en 2019:** 9 000 euros.

Subaru Impreza GT Turbo

UNE WRC "LOW COST"

Sportive de l'année 1995

Lorsqu'elle débarque en Europe fin 1994, l'Impreza figure sans doute comme le meilleur rapport prix/performances du marché. Mais elle sera, aussi et surtout, une future triple Championne du monde des rallyes !

+ Forte image - Moteur "velu"

– Conso



Ph. Maitre/Echappement

Parce qu'elle repousse les limites assez loin, l'Impreza n'est pas à mettre entre toutes les mains.

Ph. Maitre/Echappement

de Lancia, Toyota et Ford en Championnat du monde allait-il devenir une histoire ancienne? On n'en savait encore rien, mais la somme des qualités de cette monture laissait présager un changement de leadership qui se produira quelques mois plus tard seulement, au terme de la saison 1995.
Une rapide lecture de la fiche technique de l'Impreza ne laisse pourtant apparaître aucune différence significative par rapport à une Escort ou une Delta. Puissance semblable (211 ch), masse équivalente, quatre roues motrices : à première vue, cette japonaise n'apporte rien de plus. Mais en apparence seulement, car volant en mains, elle conquiert sur-le-champ la rédaction du mensuel. En premier lieu, c'est son moteur qui charme: très peu sujet à l'inertie, il jouit d'un parfait équilibrage dynamique et son turbo Mitsubishi lui souffle brutalement dans les bronches. La "sauce" est impressionnante. L'effet turbo est saisissant. Cette auto n'est certes pas la plus belle, sa mécanique non plus d'ailleurs, mais le chronomètre, juge de paix s'il en est, ne laisse pas de place au doute: la GT Turbo fait mieux que toutes les autres.
Le deuxième gros argument de cette auto, c'est son tarif extrêmement concurrentiel. Vendue au prix d'une super GTi, elle s'apprête à séduire des clients qui n'auraient, en temps normal, jamais imaginé s'offrir pareille bagnole. Avec de tels arguments, l'Impreza va se bâtir une brillante popularité en quelques mois. Par-dessus le marché, une version break à la ligne "sport wagon" ajoutera, pour ceux qui en ont besoin, le côté pratique qui manquait à la quatre portes.
Au gré de ses six ans de présence sur le marché français, la GT Turbo connaîtra deux petites évolutions mécaniques : la première en 1996 avec une élévation du couple (29 mkg au lieu de 27,4), la deuxième en 1997 avec une progression modérée de la puissance (217 ch), mais un caractère moteur encore plus entier. A l'occasion, le nouveau mode de calcul de la fiscalité pénalise une auto qui passe de 9 à 15 CV! Par ailleurs, quelques ajustements esthétiques et des réglages châssis modifiés permettront à l'auto aux 57 victoires en Championnat du monde de demeurer dans le coup jusqu'au dernier jour de son importation en France, en l'an 2000. ■

Le chronomètre ne laisse aucun doute: la GT Turbo est plus rapide que les autres

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale: 9, 15 CV.
Moteur: 4 cylindres à plat longitudinal AV, bloc et culasses alliage, deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres. 1994 cm³ (211, 217 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation: injection multipoint, gestion intégrale.
Transmission: 4 roues motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure: coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras et biellettes articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR, disques ventilés AV/AR à commande hydraulique assistée + ABS, direction à crémaillère assistée, jantes 15 ou 16".
Vitesse maxi: 228 à 238 km/h.
Consommation: 13 l/100 km (moyenne routière).

PERIODE A SUIVRE

1994 - 2000
(production non renseignée).

TENDANCE

Après une période de baisse, la cote se stabilise, à défaut de s'enflammer. Attention à ne pas vous tromper au moment de l'achat, car les "merguez" sont innombrables. Seuls les très beaux exemplaires sont des valeurs sûres.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** Courant

DISPONIBILITE PIECES

Assez bonne.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion: examinez attentivement les passages de roues, les bords d'ailes et les soubassements. Les autos en provenance des régions montagneuses vieillissent plutôt mal. Scrutez également les traces d'accidents car les caisses tordues ou mal réparées sont monnaie courante.
Moteur: solide, mais nécessitant un entretien méticuleux.
Points faibles: usure fréquente de la commande de boîte, embrayage très sollicité, historique des autos souvent flou.



Le festival Kop Hill Climb est né en 1910, pour s'interrompre en 1925 suite à un terrible accident causé par l'inconscience d'un spectateur. Ce n'est qu'en 2009 que les autorités donneront de nouveau leur feu vert. Ce dixième anniversaire a été à la hauteur des espérances.

Sous les ordres du Marshall, la Jaguar Proteus C-Type Evocation de Natalie Ghafoor va être lâchée.

Pilote et copilote de cette Austin Seven Special sont sous les flashes. Les lunettes de soleil s'imposent avant le départ... poils au vent !

LE caritatif À LA SAUCE BRITI



Cette Mercedes-Benz de 1957, après avoir parcouru le monde et participé notamment à la célèbre "Carrera Panamericana", est aujourd'hui au départ du Kop Hill Climb.

Jeremy, Jessica Gibson et leur toutou Tottie ont récupéré cette Ford T de 1916 coursifiée il y a 13 ans. Depuis, ils écument les festivals et courses de côte du pays.

SH

La Kop Hill Climb Revival est un *must* au cœur de la perfide Albion. Cette course de côte née en 1910 incite le pilote en tenue d'apparat, novice ou aguerri, à côtoyer la zone rouge du compte-tours sur moins d'un mile. Dans le paddock, un musée à ciel ouvert, des bolides et des héros d'un jour s'offrent aux regards des milliers de spectateurs, le bénéfice de cette opération étant reversé à une œuvre de charité. Une symbiose parfaite entre loisir et solidarité, comme savent si bien l'orchestrer les *Britishs*.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Il existe peu de meetings au monde qui s'inscrivent sous la bannière de deux emblèmes: vitesse et charité. Dès le début du XXe siècle, le peuple d'Angleterre n'a cessé de défendre bec et ongles son patrimoine roulant. «Et ce n'est pas la période troublée du Brexit qui changera la donne!», me dis-je, sitôt débarqué du port de Newhaven et chevauchant mon fidèle destrier. Direction l'est d'Oxford jusqu'à Princes Risborough, au pied des collines Chilterns. Là se déroule, sur deux jours, le festival Kop Hill Climb. Un rendez-vous unique où se réunit le gratin du véhicule d'époque anglais. Cette course de côte née en 1910 fut interrompue en 1925 suite à l'imprudence mortelle d'un spectateur. Un décret gouvernemental interdira l'épreuve qui ne reprendra du service qu'en 2009, dans un cadre caritatif. Cette année, les dix ans sont fêtés en grande pompe pour le 60e anniversaire de la Mini Austin. Les voitures et motocyclettes participant à cette montée historique sont pilotées par des "Ladies and Gentlemen". Ces fidèles et passionnés, qui ont répondu à l'appel des organisateurs, respectent un "dress code" rigoureux, ce qui donne à cet opéra mécanique et ne souffrant d'aucune fausse note une tout autre saveur sous un soleil éclatant… du moins le samedi.

Un rendez-vous unique où se réunit le gratin du véhicule d'époque anglais



Avec son Austin Seven de 1931 dans un extraordinaire jus d'origine esthétique et mécanique, Chris Parkhurst a effectué un tour du monde en compagnie de trois de ses amis roulant avec le même modèle. De l'Argentine au Chili en passant par la France et la Chine.



Dans le paddock, le samedi matin, ce couple profite du soleil à côté de leur Wolseley Hornet Special Red Henry de 1933.

Edd China, l'excentrique ancien mécano de la série anglaise *Wheeler Dealers*, est venu dédicacer son dernier ouvrage au guidon d'un side-car WC/baignoire !

Dans le paddock, c'est une américaine Stanley 15 Steam Car de 1914 qui ouvre les festivités. Son imposante cocotte-minute en aluminium, une chaudière, est disposée à la place du moteur et dégage un panache de fumée conséquent. Sir Turvey, son propriétaire, m'annonce « qu'elle fonctionnait à l'origine avec 50 % de fuel et autant de paraffine, pour une vitesse de pointe de 45 miles par heure ». Soit 72 km/h. Sur les 106 unités de cette automobile d'outre-Atlantique, seuls douze exemplaires ont survécu. Plus loin, une malheureuse DS Citroën rouge sang semble totalement ignorée par les visiteurs, indifférents à sa ligne d'un redoutable esthétisme. Il n'en est pas de même des six prestigieuses Bugatti, très prisées. Parmi elles, un modèle 37A de 1 496 cm^3, construit en 1926, qui appartient à Eric Holt. Même s'il n'a pas encore enfilé sa tenue de course, celui-ci ne rechigne pas à prendre la pose. « Cette mécanique strictement d'origine est un bijou architectural qui s'apparente à de l'art. En revanche, le châssis est une reconstruction. Ces œuvres d'Ettore Bugatti traversent ponctuellement l'Europe lors de rallyes », m'informe mon interlocuteur. Une T13 de 1920 côtoie un Type 44 Grand Sport de 1926 (trois litres de cylindrée). La plus jeune de la tribu est une Bugatti 35B de 1930.

Le point d'orgue de la production d'Henry Ford est incarné par le modèle T, probablement le plus grand succès commercial de l'ère industrielle derrière la Coccinelle Volkswagen. Deux conceptions à l'esthétique médiocre mais au triomphe inégalé de par leur durée. Jeremy et Jessica Gibson, sans oublier leur chien Tottie, sont les heureux conducteurs de ce modèle de 1916 qu'ils possèdent depuis treize ans. L'Austin 7 de Chris Parkhurst date de 1931 et on peut dire que cette mythique anglaise, dans un pur jus d'origine, a vu du pays. A une moyenne de 55 mph, cette Austin a bravé, en compagnie de deux autres équipages, les routes chaotiques du continent latino-américain, de l'Argentine au Chili, pour traverser ensuite l'Europe et rallier Pékin. « 64 000 km ont été parcourus avec ce quatre cylindres de 750 cm^3 accouplé à une boîte à trois rapports. Cette voiture démarre toujours. J'ai une confiance totale en elle », précise Chris. Je m'arrête un instant devant une Austin Gordon Brooklands avant qu'Andrew Jolliffe n'accapare mon attention avec sa Morgan Aero de 1926 équipée d'un moteur Anzani de 1 078 cm^3. Quelques photos plus tard, l'excentrique mécano de génie Edd China, qui officiait jusqu'à il y a peu dans l'émission *Wheeler Dealers*, enquille les dédicaces de son dernier pamphlet satirique. Sur son stand, un improbable side-car "WC/baignoire" homologué dévoile l'ampleur de la créativité de ce néo-punk déjanté. A côté de lui, une puissante Berliet/Curtiss Racing de 1907 animée par un bloc de 8238 cm^3 montre ses attributs pour épater les gamins.

> **Le directeur de piste, exfiltré du circuit de Silverstone, est vêtu de sa combinaison orange**

Les amateurs de motocyclettes d'époque ne manqueraient pour rien au monde ce meeting exceptionnel. Le classieux Rick Parkington, consultant mécanique de *Classic Bike*, se fait photographier avec sa Tait Martinsyde qu'il démarrera au kick dans la foulée. Un gentleman âgé de 86 ans est venu avec sa The Sunbeam. Cette marque légendaire compte parmi les plus remarquables productions anglaises, au même rang que les Vincent HRD et autres Brough Superior. Le monocylindre de 500 cm^3 "long stroke" (course longue) a remporté l'épreuve du Tourist Trophy. Le propriétaire raconte : « Je conduis cette moto depuis l'âge de sept ans. Mon père l'avait achetée à l'époque pour la modique somme de dix shillings », soit l'équivalent de 50 pence. Je poursuis mon immersion jusqu'à la Triumph Spitfire 2 500 cm^3 de 1971 qui se mêle à trois Marcos aux couleurs festives nées à la même période. Pendant que Sammy Miller en personne démarre dans un vacarme ahurissant sa Gilera de Grand Prix Bialbero 500 cm^3 de 1957 qu'il a extraite de son musée, c'est en toute décontraction qu'un jeune couple profite de l'instant à côté de leur Wolseley Hornet Special Red Henry de 1933, sans s'offenser de l'outrageux raffut. *So british* !

Alors que Mark Hayward peaufine le moteur, son épouse, confortablement installée, bronze non loin de leur Alvis FWD 12/75 de 1928. La firme basée à Coventry a adopté en série le principe de la traction avant, cinq ans avant Citroën. Une conception révolutionnaire et jamais égalée du Français Jean-Albert Grégoire. J'ai le tournis tellement il y a de trésors à contempler. Si je reste coi devant une Peugeot Grand Prix de 1912, il est temps de quitter ce paddock merveilleux pour remonter la file d'attente jusqu'à la ligne de départ. Les véhicules patientent. Je profite de mon ascension pour caresser l'original toutou copilote, lunettes sur le museau, assis dans une Austin Seven Special. Je me plante dernière l'exubérante Jaguar racée à l'aileron excentré. Pendant que le speaker présente les bolides aux spectateurs, le starting-block est glissé sous la roue arrière gauche. Le directeur de piste, exfiltré du circuit de Silverstone, est vêtu de sa combinaison orange. Le Marshall, lui, tout de blanc vêtu, couvre-chef vissé sur la tête cerclé d'un casque radio, est prêt à donner le signal. Ganté et cramponné au volant, le pilote l'observe. Dans un mouvement ample et rapide, le drapeau de l'Union Jack s'abat devant la calandre. Le moteur libère les chevaux pour 1 km 552 de pur plaisir. ■





Cette "Fast Lady", Alexandra Curtis, pilote une 500 cm³ The Sunbeam modèle 9 de 1928 dans un parfait jus d'origine.



Incroyable : personne ne semble s'intéresser à cette icône de l'automobile française !



Sur les 106 exemplaires fabriqués de cette Stanley 15 Steam Car de 1914, seuls douze ont survécu.



Les départs s'opèrent successivement et par catégorie. Pas de chronométrage : juste le plaisir d'appuyer sur le champignon sur moins d'un mile.



Cette magnifique compétitrice française, une Peugeot Grand Prix 1912 appartenant à Ivan Dutton, a participé au Festival d'Angoulême 2019 sur le circuit international des Remparts, mais aussi au Montlhéry Revival en 2017 et 2019.

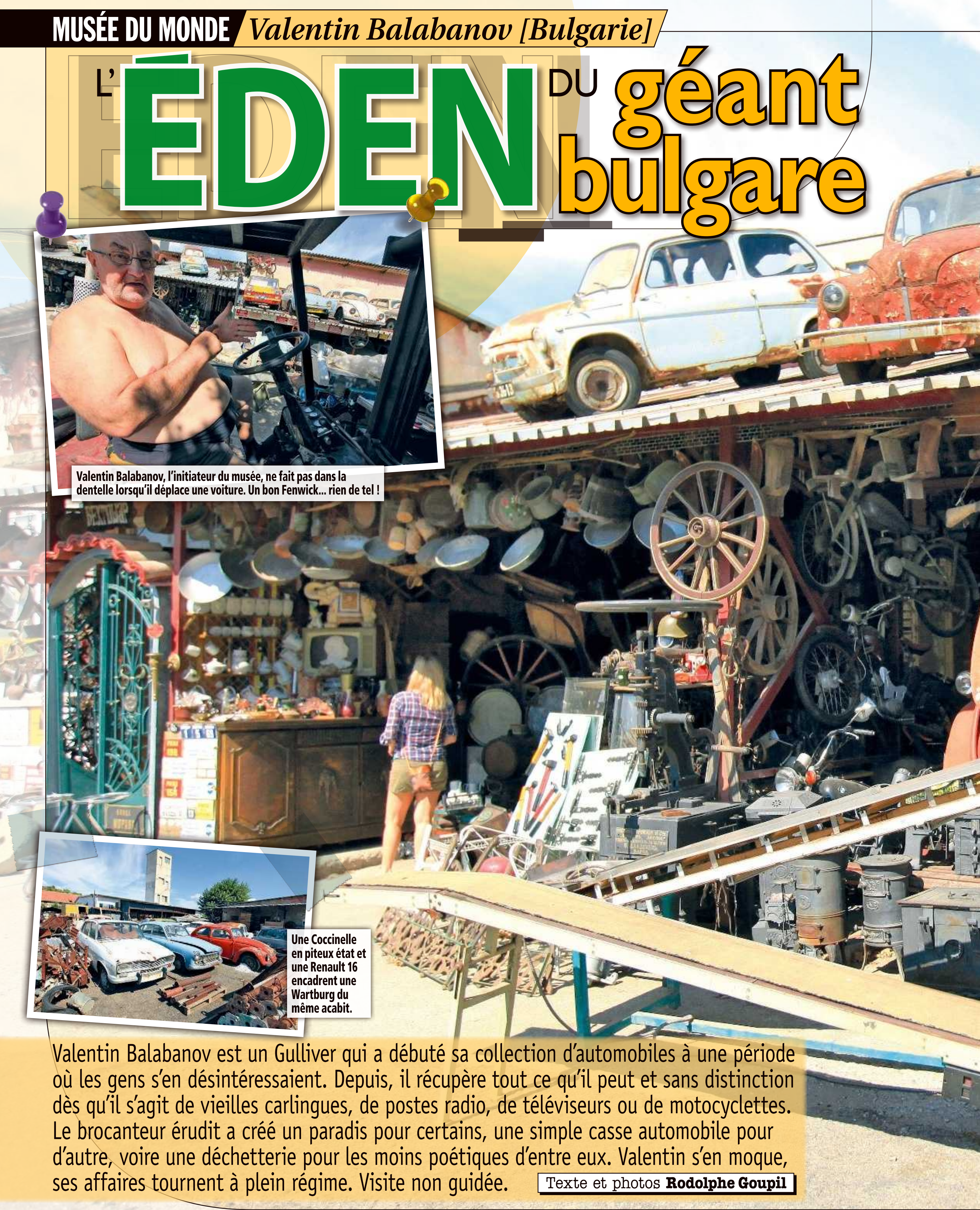


Cette Clan Crusader a été développée en 1969 par un petit groupe d'ingénieurs de chez Lotus sur la base de l'Hillman Imp. Un seul ennemi à combattre pour la team : le poids.



Rick Parkington, consultant mécanique du mythique magazine *Classic Bike*, nous présente l'unique Tait Martinsyde bicylindre : une œuvre d'art.

L'ÉDEN DU géant bulgare



Valentin Balabanov, l'initiateur du musée, ne fait pas dans la dentelle lorsqu'il déplace une voiture. Un bon Fenwick... rien de tel !

Une Coccinelle en piteux état et une Renault 16 encadrent une Wartburg du même acabit.

Valentin Balabanov est un Gulliver qui a débuté sa collection d'automobiles à une période où les gens s'en désintéressaient. Depuis, il récupère tout ce qu'il peut et sans distinction dès qu'il s'agit de vieilles carlingues, de postes radio, de téléviseurs ou de motocyclettes. Le brocanteur érudit a créé un paradis pour certains, une simple casse automobile pour d'autre, voire une déchetterie pour les moins poétiques d'entre eux. Valentin s'en moque, ses affaires tournent à plein régime. Visite non guidée.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Musée pour certains, casse automobile pour d'autres ou encore grand capharnaüm poétique, le projet de Valentin Balabanov résume ces trois points de vue.

Vous cherchez une voiture populaire ou une motocyclette de l'Est ? Vous désirez troquer votre télévision HD ou votre poste radio pour une relique à installer sur une étagère de votre atelier d'anciennes ? Chez Valentin, vous avez le choix. C'est le Darty bulgare !

Ce Gargantua apprécie autant les voitures populaires que la nourriture riche de son pays

Valentin Balabanov est un personnage de roman. Un excentrique unique en son genre et qui a des choses à dire. Libre comme le vent, radical, provocateur, cet énergumène attachant s'est installé sur un terrain vierge il y a quelques décennies, sur la commune de Kocherinovo, à une centaine de kilomètres au sud de Sofia. Depuis, son espace s'est copieusement rempli jusqu'à devenir un lieu totalement atypique qui réjouit petits et grands. Il est stratégiquement situé sur l'axe qui emmène le pèlerin vers le lumineux monastère de Rila, niché au fond de la vallée du massif montagneux du même nom.

Ce Gargantua apprécie autant les voitures populaires que la nourriture riche de son pays aux influences byzantines, ce que son tour de taille démontre allègrement. Mais lui, il n'en a cure. « Qu'importe le cholestérol ou le diabète… ça conserve la bête ! », crie haut et fort l'ogre assis sur son Manitou, torse nu, déplaçant des bacs en inox sous une chaleur accablante. A l'entrée, où le panneau indique "Antiques-Retro-Auto-Moto-Showroom", le visiteur tourne machinalement la tête. Stupéfait par ce qu'il voit, il s'arrête, comme aimanté. Le monumental bric-à-brac impacte tout de suite le touriste avec ces automobiles posées sur le toit de l'une des structures. Celles positionnées en dessous, russes ou américaines, ne montrent que le bout de leurs nez sous un soleil torride.

Notre héros local, que certains diagnostiquent comme furieusement "atteint", a fait de son loisir favori une profession à temps plein. « En plus d'élaborer quelque chose d'utile, je tente de rendre notre vie plus colorée », assume le philosophe de service. Valentin, alias Billy, comme il est plus communément appelé par ses collègues, me dévoile son univers à bord de son véhicule préféré: un transpalette fétiche qui lui permet toutes les excentricités visuelles pour attirer le chaland. Et ça marche! «J'ai étudié, puis travaillé principalement à Sofia pour l'Institut d'économie, avant d'intégrer le service de l'Union du tourisme bulgare (BTS)


Au musée de Valentin, on trouve de tout et pour tous. Du mobilier d'atelier, des métaux ou machines-outils…


La Peugeot 403 et la Citroën DS se soutiennent dans ces moments difficiles. Rejetées de France car trop polluantes, leur exil en Bulgarie n'a pas été plus glorieux.




Valentin s'est passionné pour les moteurs deux-temps d'Europe de l'Est. MZ, Jawa, Puch et autres Dniepr : une cinquantaine de deux-roues sont éparpillés aux quatre coins du musée.


Oubliée, la Peugeot 404 a fini sa course proche de l'espace recyclage de matériaux.



Voici le coin des plaques émaillées en version cyrillique bulgare.


La Skoda tchèque et la Mercedes teutonne bronzent dans leur maison de retraite, sous le soleil de Kocherinovo, au sud-ouest de la Bulgarie.

Aux autos s'ajoutent des dizaines de radios, de lecteurs de disques, de magnétophones et de téléviseurs hors d'âge

avec qui j'ai développé un réseau et un partenariat. Je collabore également avec l'agence de tourisme pour jeunes Orbita.» Au cours de cette période, le caractère ouvert du bonhomme lui a permis de nouer de nombreux contacts avec des personnes influentes aux professions et statuts sociaux très divers. Et c'est soudainement que l'étincelle du jeune numismate qu'il est a surgi. Eurêka! L'idée est de centraliser et de développer son projet de manière plus empirique. «Le potentiel était là. J'avais déjà accumulé une importante quantité de voitures et de motos que la population bulgare rejetait. Les gens me les apportaient pour se libérer de la place.» Mais c'est sa collection de pièces de monnaie qui a été le déclencheur de toute cette opération. «Il fallait que j'expose mes objets antiques de valeur, que je les mette en scène», explique Valentin, plein de finesse, dont le souhait était que ses congénères puissent les admirer. «Pour mes amis de l'époque, il s'agissait d'un drôle de concept devant lequel tout le monde resterait indifférent.» Mais c'est exactement le contraire qui s'est passé, car l'homme habile sait attirer les médias.

Le trésor de Billy n'est pas accessible partout car la plupart des pièces ethnographiques et les antiquités ont été posées là et conservées en l'état, voire entassées maladroitement dans l'espoir, un jour, de vivre un avenir meilleur. Peut-être entre les mains de personnes attentionnées prêtes à les acquérir. Je comptabilise une cinquantaine de voitures, toutes récupérées de différentes régions de Bulgarie. Parmi elles, je retrouve une belle brochette de françaises populaires: Renault 16, Peugeot 203 décomposée, 403 complète et 404 SL à l'agonie. Une DS 21 tourne, mais son esthétique est proche de la phase terminale. Parmi les étrangères, on remarque des Mercedes, Skoda, Volkswagen et bien sûr les incontournables prolétaires du Soviet suprême, Volga et Lada en tête. S'ajoutent à ce grand capharnaüm autant de cyclomoteurs et de motocyclettes de marques Jawa et MZ. Cette dernière moto est reconnaissable à son long museau rectangulaire qui englobe le phare. Le maître des lieux possède également une intéressante série de Balkan modèle 250 qu'il apprécie tout particulièrement, sans compter les dizaines de postes de radio, de lecteurs de disques, de magnétophones, de téléviseurs hors d'âge, de machines agricoles des *sixties*, de plaques émaillées, d'échelles en fer ou encore d'antiques charrues. Chaque photo donne une idée de ce vaste référentiel. Il faut tout de même saluer l'effort et la détermination pour accumuler ce trésor de métal qui, finalement, a été sauvé des fours de Kremikovtsi.

Parmi ses futurs plans d'action, Valentin Balabanov envisage sérieusement de restaurer deux de ses autos les plus rares: la BMW Isetta dont l'habitacle accueille pour le moment le buste de Staline et une Wartburg 1000 bicolore bleu ciel et blanc qui «reste un projet secret». Comprenne qui pourra! Dans tous les cas, les voitures sont complètes et l'atelier est libéré pour qu'elles puissent prendre place afin de subir un démontage soigné. Billy souhaite aujourd'hui que son grand musée privé étonne les touristes en transit vers la route du monastère de Rila. Un hommage sincère aux objets du passé. Un lieu à découvrir pour ceux qui auraient la chance de s'être perdus dans cette étroite vallée spirituelle. ■

CONTACT
RETRO-AUTO-MOTO, 107, 2640 Kocherinovo (Bulgarie), T. +359 89 787 3308.

Le buste de Staline a trouvé sa place dans l'habitacle d'une BMW Isetta.

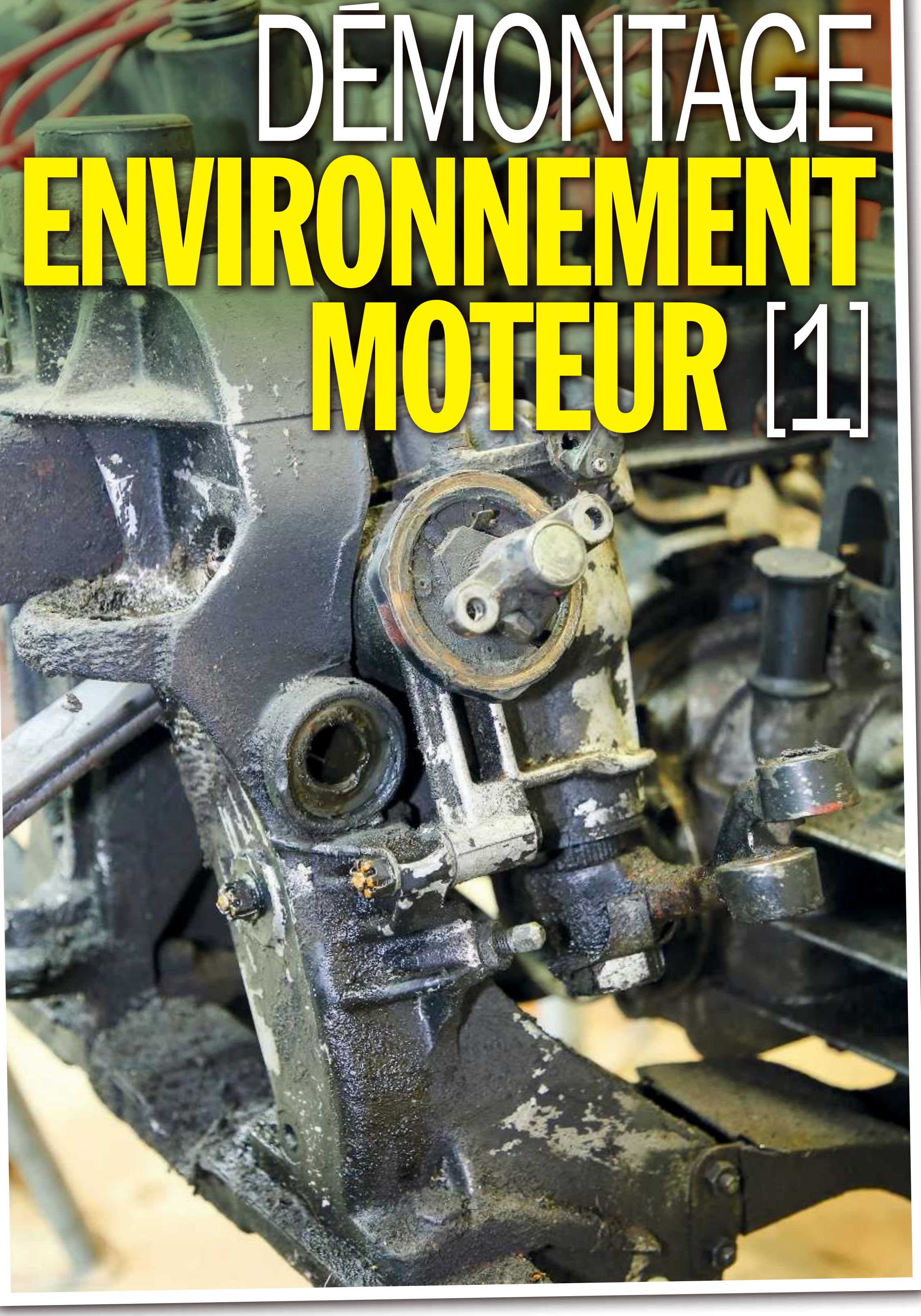
Il suffit de fouiller un peu pour tomber sur quelques trésors : pièces mécaniques, littérature...

L'encombrement est tel qu'il en vient difficile d'identifier les voitures.

"Le bruit et l'odeur". A l'époque, cette célèbre phrase, aujourd'hui on dirait une "punchline", revenue sur le devant de la scène après le décès de Jacques Chirac, avait fait grand bruit. A raison ! Mais quand on l'évoque devant nous, c'est d'abord la chanson qu'elle a inspirée aux (excellents) Toulousains de Zebda qui nous revient en tête. Et à bien y réfléchir, elle pourrait s'appliquer sans peine à l'automobile ancienne. Car en plus d'une carrosserie qui nous plaît (notez qu'on n'a pas dit "belle") et des souvenirs qu'elle évoque, une ancienne, c'est quoi ? Parfois un bruit (à la limite dira-t-on plutôt "un son") et… une odeur. Pas celle du pot d'échappement, encore que nous soyons largement assez cinglés pour renifler les vapeurs d'essence ou se régaler d'effluves d'huile de ricin, mais bien celle de l'habitacle. Combien de fois un passionné nous a-t-il d'abord parlé de l'odeur de sa voiture ancienne ? Qui ne s'est jamais simplement assis au volant de son auto, dans le secret de son garage, juste pour humer l'arôme de cet habitacle ? Les mains posées sur le volant, les yeux mi-clos, à respirer par le nez, en quête de ces effluves qu'on ne trouve plus que dans nos anciennes ? Nous, on l'a fait, et pas qu'une fois. Pire, il nous arrive de laisser volontairement la vitre ouverte pour qu'à chaque fois que l'on passe dans le garage, on ait droit à notre petite dose. Chaque voiture a son identité olfactive et lorsque l'on discute avec quelqu'un qui a possédé tel ou tel modèle, il n'est pas rare qu'il nous dise : « Cette odeur, je la sens encore aujourd'hui. » Tout autant que certains parfums féminins nous ont marqués et demeurent irrémédiablement associés à une seule personne (ne mentez pas !), les senteurs d'un habitacle restent inscrites en nous et rien ne nous rend plus triste que de rentrer dans une auto qui "ne sent rien". L'huile, le tissu, l'humidité, on ne sait pas vraiment d'où elles viennent, mais leur présence nous envoûte tout autant qu'elle nous rassure.
Ce n'est pas pour rien qu'aujourd'hui, à l'heure des plastiques et de l'électronique embarquée, les marques font appel à des spécialistes pour donner à leurs habitacles clonés, si ce n'est une personnalité, du moins une odeur. Ce dont n'ont jamais eu besoin nos anciennes : avec elles, rien que du naturel !
Ces considérations olfactives étant posées, puisque c'est de saison, permettez-nous de vous souhaiter une très belle année 2020 tout au long de laquelle, soyez-en certains, nous aurons plaisir à vous accompagner. Bonne lecture. ■

Stephane Guitard et Philippe Sauvat

DÉMONTAGE ENVIRONNEMENT MOTEUR [1]



Après avoir démonté le train avant, nous avions hâte de nous attaquer à des morceaux un peu plus gros et plus motivants. Et question motivation, quoi de mieux que l'environnement moteur ? En partant de petits bouts, on en arrive vite à des éléments balaises dont l'extraction donne vraiment l'impression d'avancer, ce qui n'était absolument pas le cas avec le train avant. Mais pas d'emballement, procédons comme nous en avons l'habitude : avec calme et méthode.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

1 DÉMONTAGE DE LA TRINGLERIE DE DIRECTION


1 On en a désormais l'habitude, cette auto en étant blindée. Il va falloir s'occuper des écrous crénelés et de leurs goupilles.


2 Voilà celle de l'écrou qui retient la biellette de direction.


3 On desserre l'écrou, mais comme on peut le voir, il est bloqué par l'œillet d'appui de la barre d'accouplement.


4 Par chance, en prenant appui, l'écrou a repoussé la rotule en dehors de son logement.


5 Du coup, on l'extrait facilement.


6 On passe maintenant à l'écrou crénelés de la barre d'accouplement. Sa goupille est quasiment inaccessible...


7 On la sort malgré tout.


8 On dévisse l'écrou.


9 Deuxième coup de chance : la rotule se débloque toute seule.


10 On la retire.


11 Si les choses ne se passent pas si facilement (ce qui serait tout à fait normal), on a recours à l'arrache-rotule.


12 Une fois la rotule décollée...


13 ... on dévisse l'écrou et on l'enlève.


14 Lorsque toutes les rotules ont été ôtées, on récupère les biellettes et la barre d'accouplement.

2 DÉMONTAGE DU BOÎTIER DE RENVOI


1 Le boîtier de renvoi est fixé en trois points sur le portique situé côté droit de l'unit avant.


2 Bien entendu, ce sont des écrous crénelés.



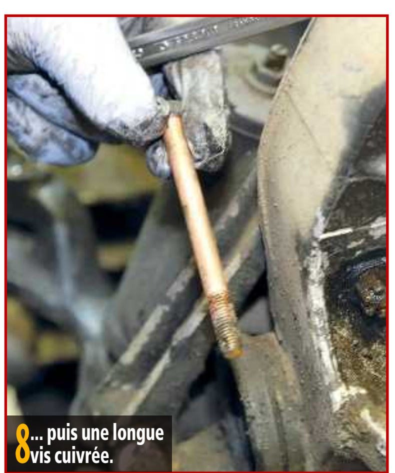
3 On récupère les goupilles.


4 On commence par desserrer la fixation la plus en avant.


5 On récupère une longue vis, une rondelle et l'écrou.


6 On s'occupe de la fixation basse.


7 On récupère l'écrou et sa rondelle...


8 ... puis une longue vis cuivrée.


9 Enfin, la plus haute.


10 On retire le boîtier de renvoi.


11 Le plus simple est de remettre les fixations dessus.

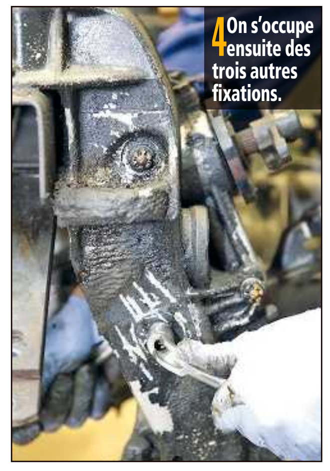

12 Le boîtier démonté laisse parfaitement apparaître la butée de direction qui semble réglable.

3 DÉMONTAGE DU BOÎTIER DE DIRECTION


1 Les éléments à extraire ici sont assez semblables à ceux qui maintenaient le boîtier de renvoi : écrous crénelés et goupilles.


2 Seule différence : la fixation sur la traverse de l'unit avant. On commence par elle.


3 On récupère une vis et deux rondelles.


4 On s'occupe ensuite des trois autres fixations.


5 Une fois toutes démontées, on retire le boîtier de direction.


6 Et on y remet les fixations pour ne pas les égarer.

4 DÉMONTAGE DE LA BOBINE


1 A l'aide d'une clé de 8 mm, on va déjà débrancher le fil vert qui relie le transistor de la bobine au rupteur.


2 Sur cette photo, on voit le cheminement du fil jusqu'à l'allumeur.


3 On s'occupe ensuite des fixations de la bobine. Deux clés de 10 mm sont nécessaires.

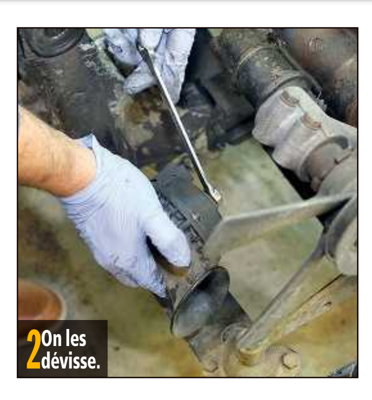

4 On desserre les deux fixations.


5 On lève ensuite la bobine...


6 ... puis on la tire vers l'avant.

5 DÉMONTAGE DES TROMPES D'AVERTISSEUR


1 Les trompes sont disposées sur le longeron droit.


2 On les dévisse.


3 Et on les récupère...


4 ... sans oublier de remettre l'écrou et sa rondelle éventail dessus.

6 DÉMONTAGE DU VENTILATEUR


1 On doit normalement desserrer la bague qui bloque le ventilateur, mais comme on le voit, la nôtre est cassée.


2 Après avoir enlevé la partie cassée et appliqué du dégrippant sur la fixation du ventilateur, on commence à faire pivoter l'axe afin de détendre la courroie que l'on doit enlever.


3 Une fois cette opération terminée, on peut déposer la courroie.


4 Euh... on ne la gardera pas !


5 On peut maintenant déposer le ventilateur.

7 DÉMONTAGE DU DÉMARREUR



1 Dans la mesure où le démarreur est fixé sur la boîte de vitesses que l'on doit désaccoupler du moteur, on décide de le retirer. Histoire de ne pas oublier, avec une clé Allen de 6 mm, on enlève la première vis de la boîte située juste sous celles du démarreur.



2 On débloque la première vis maintenant le démarreur.



3 Pour la desserrer, il faut ensuite utiliser un cliquet avec rallonge et cardan, en plus d'une clé plate.

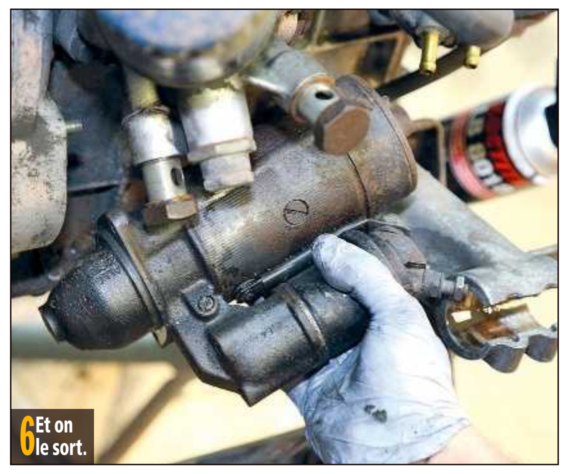




4 Même chose pour la seconde fixation.



5 On libère peu à peu le démarreur.



6 Et on le sort.



7 En plus de la première vis de la boîte, on récupère deux longues vis avec leurs écrous et rondelles.

8 DÉMONTAGE DE LA PLAQUE DE FERMETURE



1 La boîte dispose d'une lumière sur le dessus, fermée par une plaque. On va démonter cette dernière.



2 Avec un tournevis cruciforme, on démonte la première vis.



3 On la récupère.



4 Puis la seconde sur laquelle est prise une masse.



5 On récupère la masse et la vis.



6 Tant qu'on est dans le coin, on dépose le ressort de rappel de la commande d'embrayage.



7 Il semble en bon état.

[A suivre]



L'ADRESSE

PK500 : ce vendeur néerlandais (mais parlant français) propose un grand nombre de pièces en stock et fait tout son possible pour dénicher celles que vous cherchez et qu'il ne référence pas. Assurément une bonne adresse ! **Infos et catalogue sur: www.pk500.fr**

REMONTAGE MOTEUR [4]

On continue le remontage tranquille. Mis à part le réglage des culbuteurs, opération facile mais qui demande un peu de doigté, on se contente "d'enfiler les perles" et de remonter à l'inverse de ce que l'on avait démonté. C'est dans ce genre de moment qu'il ne faut pas trop s'enflammer et se voir trop vite arrivé. On a de cesse de le répéter : calme et méthode sont des notions essentielles.

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

13 MONTAGE DE L'ÉPURATEUR D'HUILE CENTRIFUGE



1 La poulie est en très bon état. On se contente donc d'un petit brossage léger de sa partie externe (celle que l'on verra lorsque le couvercle sera remonté) pour lui redonner un peu d'éclat.



2 A l'aide d'un morceau de toile abrasive passé autour d'un petit tournevis plat, on nettoie parfaitement la gorge d'appui qui recevra le couvercle.



3 La portée externe du manchon est un peu marquée. On le sent nettement sous l'ongle.



4 On découpe donc une fine bande de toile abrasive au grain assez fin (400).



5 Et on "blanchit" la portée.



6 En faisant le tour, on voit que les traces et rayures ont disparu.



7 On huile légèrement la partie extérieure du manchon.



8 Puis la partie intérieure. Notez l'encoche qui va permettre de positionner la poulie sur le vilebrequin.



9 On la met en place.



10 Il faut ensuite remonter le déflecteur d'huile. On remarque qu'il possède une encoche pour laisser passer l'ergot de la rondelle frein.



11 L'ensemble se monte avec une vis creuse qui en assure le serrage.



12 On met le tout en place. L'ergot de la rondelle frein vient s'insérer dans l'une des encoches prévues sur la poulie. Ainsi, le déflecteur sera immobilisé.



13 On approche la vis creuse.



14 Après avoir immobilisé le volant moteur, on serre au couple à 15 mkg.



15 On rabat la rondelle frein.



16 Un côté bien plaqué sur l'écrou intégré à la vis creuse suffit. Ça ne bougera plus.



17 On huile le joint torique du couvercle de l'épurateur.

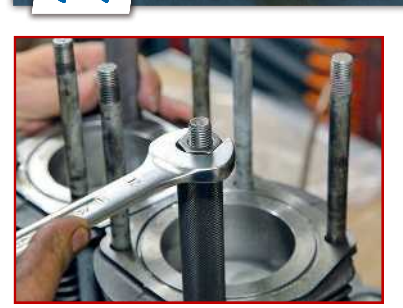


18 On le positionne sur le couvercle.

19 On met le couvercle en place en faisant bien correspondre le repère de la poulie avec celui du couvercle.

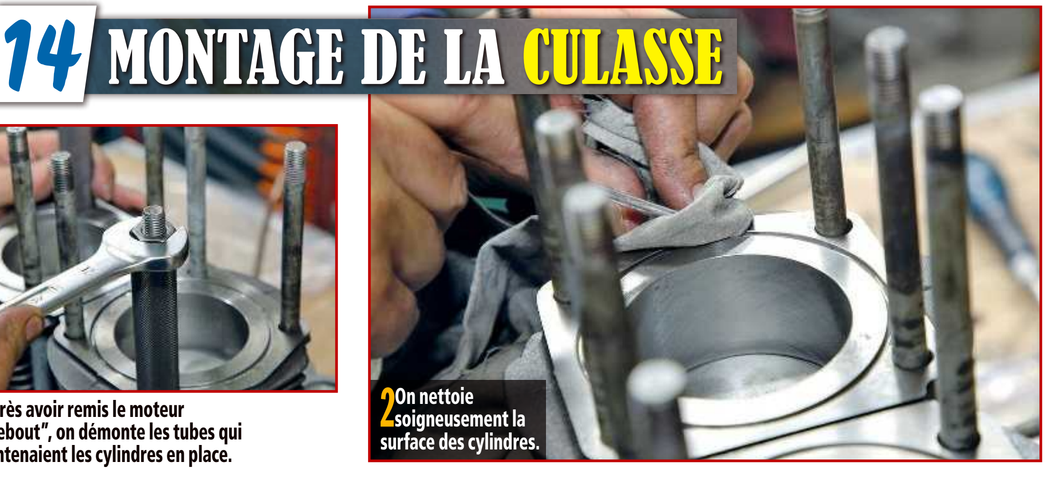

20 On place les vis de serrage et leurs rondelles.


21 A l'aide d'une clé de 10 mm, on les approche.

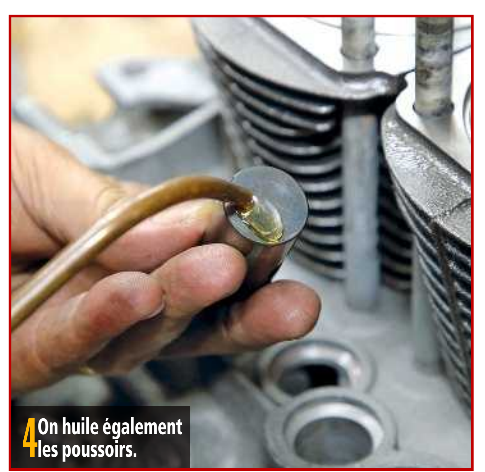

22 Puis on les serre en quinconce.

14 MONTAGE DE LA CULASSE

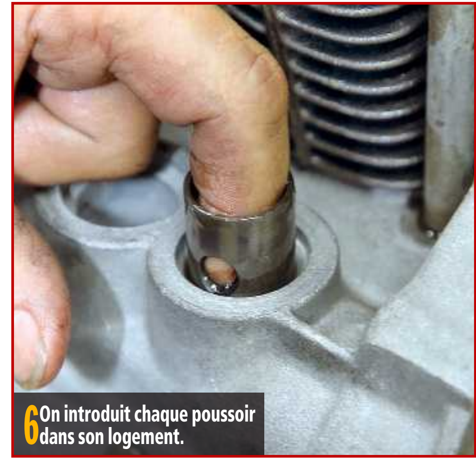
1 Après avoir remis le moteur "debout", on démonte les tubes qui maintenaient les cylindres en place.


2 On nettoie soigneusement la surface des cylindres.


3 Avant de remettre les poussoirs, on dépose une goutte d'huile dans leurs logements.


4 On huile également les poussoirs.


5 N'hésitez pas à être généreux.


6 On introduit chaque poussoir dans son logement.


7 On le fait descendre jusqu'au fond.


8 Une fois tous les poussoirs en place, on essuie le rebord de chaque logement.


9 On glisse quelques gouttes d'huile à l'intérieur des poussoirs.



10 Il faut à présent préparer les tubes des tiges de culbuteurs. On commence par une fine couche de pâte d'étanchéité sur leurs embases. Pour parfaire l'étanchéité au remontage, nous aurions pu légèrement étirer la partie accordéon (avec une pince).



11 On vient y placer le joint.



12 Nouvelle pellicule de pâte d'étanchéité sur le joint lui-même.



13 Nos cinq tubes sont prêts.



14 On les installe sur le bloc.



15 Les quatre tubes de tiges de culbuteurs et le tube d'amenée d'huile sont en place.



16 Le tube du centre n'accueille pas une tige de culbuteur, mais le conduit de graissage de la rampe de culbuteurs. C'est lui que l'on réinstalle en premier.



17 Il dépasse nettement.



18 Ensuite, on va positionner les tiges de culbuteurs en respectant leurs emplacements d'origine qu'on avait pris soin de repérer sur un carton dans lequel chaque tige était "emmanchée".



19 On nettoie chacune des tiges au préalable.



20 Puis on remet la première en place.



21 Voilà. On fera de même avec les trois autres.



22 On vérifie le bon positionnement du joint de culasse. Normalement, il a un sens. si celui-ci n'est pas indiqué, le sertissage que l'on voit autour des cylindres se positionne vers le haut.



23 On installe le joint de culasse (neuf).



24 On va à présent remettre la culasse sur le bloc.



25 On la positionne bien à plat et on la fait descendre.



26 On fait passer les tiges de culbuteurs...



27 ... puis on enquille les tubes dans les logements prévus sur la culasse.



28 On place ensuite les rondelles...



29 ... puis les écrous. Les borgnes vont au centre.



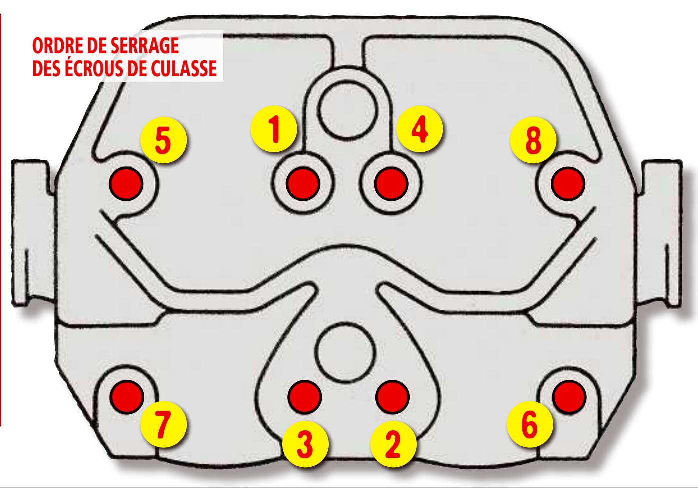
30 Les écrous "classiques" en périphérie.



31 A l'aide d'une douille de 17 mm, on approche tous les écrous.



32 On les serre ensuite selon un ordre défini.

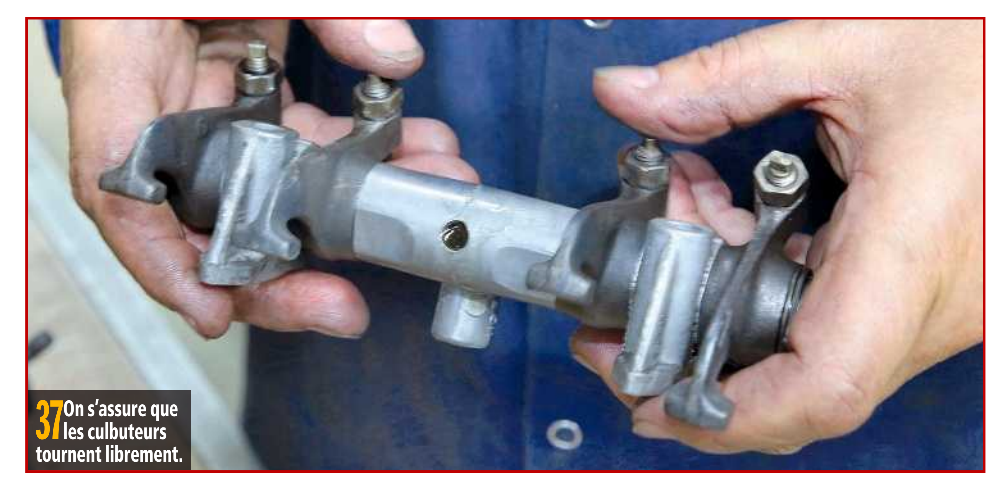



33 Puis on les serre au couple à 3,3 mkg, toujours en respectant l'ordre prescrit.


34 On dépose un peu d'huile dans le conduit de graissage de la rampe de culbuteurs...


35 ... sur la tête des tiges de culbuteurs...


36 ... et sur les extrémités des queues de soupapes.


37 On s'assure que les culbuteurs tournent librement.

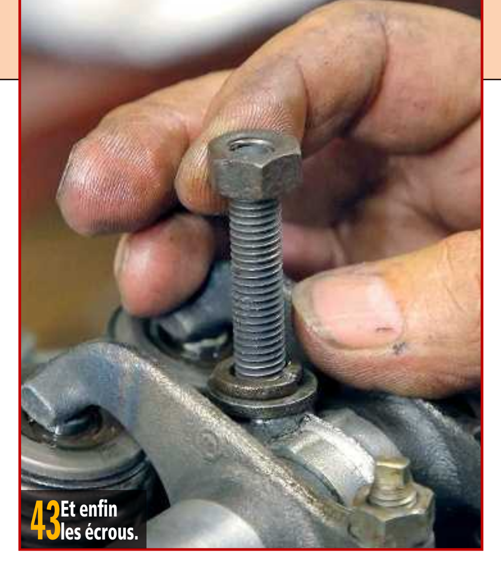

38 Puis on installe la rampe de culbuteurs.


39 On vérifie que le tube d'amenée d'huile est en place.


40 Les rotules des vis de culbuteurs sont bien positionnées dans les tiges.


41 On insère les rondelles plates...


42 ... puis les rondelles fendues.


43 Et enfin les écrous.


44 On approche avec une clé de 13 mm adaptée.


45 Puis on serre la rampe de culbuteurs. La culasse est montée.

15 RÉGLAGE DES CULBUTEURS

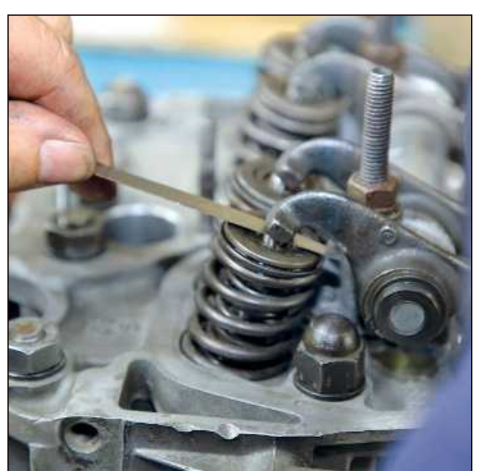


1 Pour régler le jeu aux culbuteurs, il faut impérativement être doté de cales de différentes épaisseurs. Ici, nous aurons besoin de la cale de 0,15 mm.


2 On commence par amener le piston du cylindre n°2 (côté volant moteur) au PMH : c'est la fin de l'échappement et le début de l'admission, les soupapes sont en balance.


3 On le vérifie en appuyant sur les deux culbuteurs.


4 Le cylindre n°1 est alors en position explosion : les soupapes sont fermées, donc les culbuteurs sont libres. C'est là que l'on peut les régler. A l'aide d'une clé à œil de 11 mm et d'une pince plate, on desserre l'écrou de réglage.


5 On glisse une cale de 0,15 mm entre le culbuteur et la soupape.




6 Tout en laissant la cale, on amène la vis de réglage en appui sur la tige de culbuteur et on serre l'écrou.


7 On contrôle avec la cale qui doit passer "gras".


8 On répète l'opération sur le second culbuteur.


9 Si la cale ne passe pas "gras", on recommence le réglage. Pour régler le cylindre n°2, on répète tout le processus en mettant cette fois les soupapes du cylindre n°1 en balance.

[A suivre]

LA RESTAU EST DANS LA BOÎTE !

Pour débuter cette nouvelle saga, laissons Jean-Jacques, le propriétaire, nous présenter son auto : « Il s'agit d'une 7C de 1937, numéro de châssis 95505, qui est restée dans la même famille jusqu'au début des années 2000. Ayant appartenu à un cadre de Michelin, elle a passé la majeure partie de son existence à Clermont-Ferrand et dans sa région avant d'être vendue, par son fils, à un collectionneur. Encore dotée de ses flèches de direction, elle est probablement



C'est avec Patrick Menet, l'ancien boss de Pat2D, entreprise spécialisée dans la vente et la restauration de Traction, que nous débutons ce nouveau suivi de chantier. La voiture qu'il nous présente est d'autant plus intéressante qu'il s'agit d'une "Sept", une Traction d'avant-guerre, celle de son client Jean-Jacques dont Patrick a mené la remise en état lorsqu'il était encore aux affaires. Désormais, il profite d'une retraite bien méritée. Et il nous consacre un peu de son temps…

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Patrick Menet**

l'une des premières Traction équipées du commodo en dé à être apparue en série l'année suivante. Revendue quelques années plus tard à Bordeaux où je l'ai rachetée en 2014, elle y a bénéficié d'une grosse révision avant de pouvoir traverser la France, puis le col de la République, et d'atteindre la région grenobloise où elle a, depuis, élu domicile.» Entre-temps, la "7" de Jean-Jacques a été confiée aux ateliers de Pat2D, à Livron-sur-Drôme, où elle a été entièrement restaurée. Remise en peinture dans des couleurs d'origine après sablage, réfection de la sellerie, révision complète de la mécanique, tout y est passé. Mais au départ, il n'était pas prévu d'effectuer tous ces travaux, Jean-Jacques ayant frappé à la porte de Patrick pour un simple changement de boîte de vitesses. «Lorsqu'il nous a présenté l'auto, nous en avons fait le tour. Elle semblait très propre, avec une peinture et un intérieur corrects. Toutefois, en y regardant de plus près, j'ai localisé de petites boursouflures au bas des portières et sur les bas de caisses. Jean-Jacques m'a alors dit qu'il envisageait de faire ces réparations dans les années suivantes. Et puis l'idée a fait son chemin. A l'atelier se trouvait ma 7C de 1936, une auto de couleur bordeaux avec les ailes noires, exactement dans la configuration que souhaitait Jean-Jacques qui a pu, dès lors, se représenter sa Traction une fois terminée. Alors que nous avions sorti la mécanique, j'ai constaté qu'il y avait d'autres opérations à réaliser, l'ensemble étant bien fatigué. Jean-Jacques et moi-même avons dressé le constat qu'il aurait été dommage de revenir sur l'ouvrage trois ou quatre ans plus tard. Une sage décision a donc été prise: restaurer l'auto.» ■



A son arrivée, la Traction a été désossée, mais elle est restée sur ses roues afin de pouvoir être déplacée.



L'intérieur a été vidé et l'instrumentation démontée. Les trous non conformes ont été repérés avec un marqueur blanc.



Initialement, cette Traction est rentrée dans les ateliers de Patrick Menet pour une simple réfection de la boîte de vitesses.



Le ciel de pavillon et son ossature sont délicatement déposés.

Il reste à extraire le faisceau électrique, qui sera remplacé par un neuf, et tous les périphériques (qui seront évidemment contrôlés et révisés) avant de débuter l'état des lieux.



Tant qu'à sortir la boîte, autant tomber le moteur. Patrick a bien fait, vous comprendrez pourquoi la prochaine fois.



Le pied de porte droit est fendu.



Beaucoup de trous ont été effectués dans la cloison pare-feu, à droite et à gauche, sans que personne ne comprenne vraiment leur utilité. Certains ont été réalisés proprement, d'autres à l'emporte-pièce!

L'ADRESSE

PAT2D, impasse Thomas Edison, ZA La Fauchetière, 26250 Livron-sur-Drôme, T. 04 75 83 36 28, www.pat2d.com

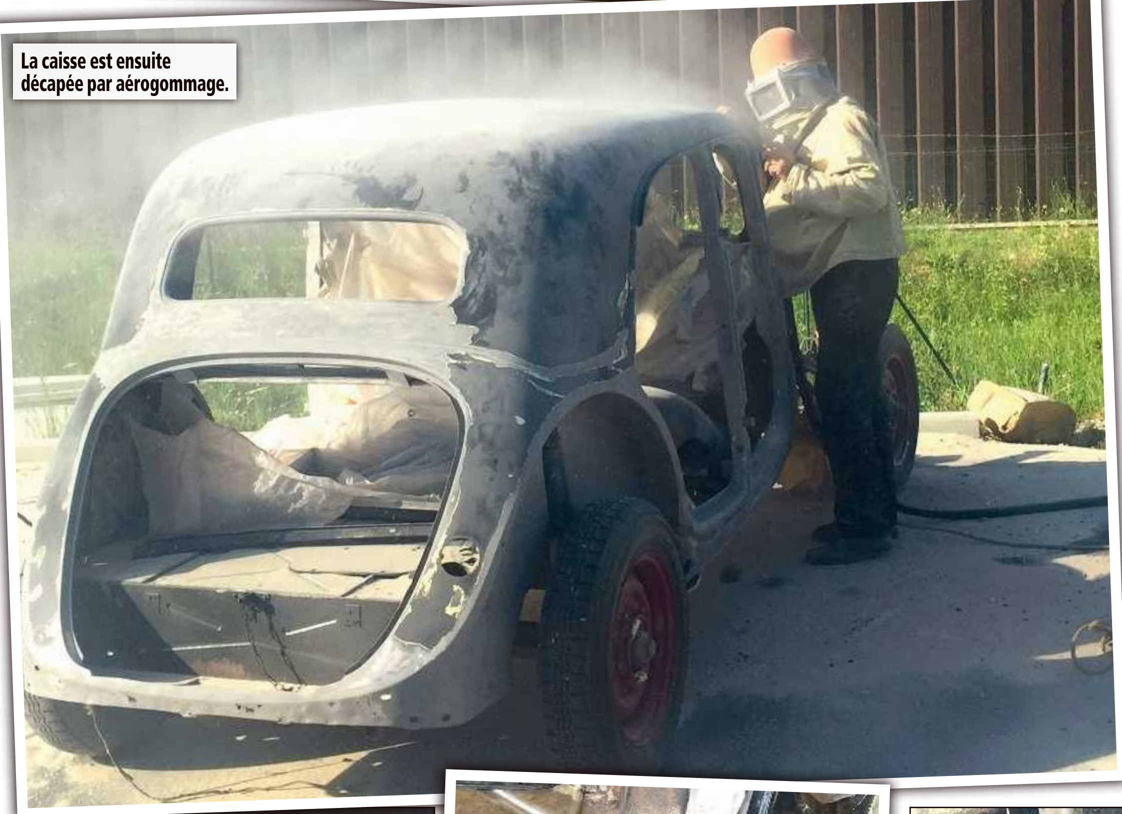

Deux trous à boucher parmi tant d'autres.


La corrosion a provoqué de gros dégâts, ici sur le bas de caisse arrière droit.


En grattant un peu sur la caisse, sous les ailes, des points de rouille sont rapidement localisés.


Plutôt que de faire du rafistolage, mieux vaut découper chaque bas de caisse pour les remplacer par des neufs. D'autant plus que ces pièces sont refabriquées. Découper permet également de visualiser les renforts qui se trouvent derrière les bas de caisse et de traiter l'intégralité des corps creux.


A l'arrière, les corps creux sont sains.


La caisse est ensuite décapée par aérogommage.


Les passages de roues arrière sont sains.


Sous le jambonneau droit, le sablage a permis de mettre à nu une zone corrodée. Il faudra découper, puis reformer un morceau.

Les coins arrière de la caisse avaient été précédemment mastiqués.


Le sablage permet de ne rien laisser passer. Ici, dans la gouttière de malle arrière, la corrosion a percé la tôle.

Le sablage de la baie de pare-brise a dévoilé des trous de rouille dans la partie inférieure.


Sous l'aile arrière droite, au niveau de l'ancrage de train arrière, la tôle de la caisse est sérieusement grignotée.


Il ne faut pas gratter beaucoup pour constater que les bas de caisse sont pourris. Il aurait été dommage de ne pas restaurer correctement cette auto.


Sous le bas de l'aile avant droite, Patrick a découvert la trace d'une ancienne réparation.


Le tôlier a découpé autour de l'emplacement de l'écrou prisonnier sur lequel est fixé l'arrière de l'aile avant droite. D'une part pour se débarrasser de la tôle contaminée, d'autre part pour pouvoir accéder aux corps creux.


Malgré l'épaisseur de la tôle, la corrosion s'est vraiment nichée dans tous les recoins des soubassements.


La réparation est bien visible au verso du bas de caisse. Pas question de laisser cela comme ça, tout sera remplacé.




Les jambonneaux et l'ensemble du train avant ont été à leur tour décapés.






Rien de dramatique, mais les ailes n'ont pas été plus épargnées que le reste de la carrosserie.

[A suivre]

LA PA



SSION SELON ERMANO

C'est l'histoire d'une renaissance: une Mini Moke qui pourrissait lentement mais sûrement et qui était promise à une mort lente sur les bords du golfe de Saint-Florent, en Corse. Heureusement pour elle, un mécanicien passionné, amateur d'anciennes et de restauration, a croisé sa route. Et la belle a été libérée… délivrée…

Texte et photos **Ermano Balzano**

Je suis mécanicien de métier et grand passionné de voitures anciennes que je restaure selon mes goûts. Je tiens à préciser ici que je le fais par passion et non par profit. Il y a quelque temps, j'ai acheté une Mini Moke de 1986 qui se trouvait à Saint-Florent, non loin de Bastia, en Haute-Corse. J'habite moi-même à Porto-Vecchio, dans le sud-est de l'île, ceci expliquant cela. L'auto était dans un état critique: nombreux éclats sur la carrosserie, planchers attaqués par la rouille, sièges avant déchirés à de nombreux endroits et ayant pris l'eau, banquette arrière qui n'était plus qu'un souvenir… Côté mécanique, le moteur était bloqué et, malgré un kilométrage très faible – environ 15000 km –, il semblait dans un état pitoyable. J'ai donc démonté entièrement l'auto jusqu'à ce qu'il ne reste plus rien dessus.

J'ai commencé par m'occuper de la coque. Côté carrosserie, il n'y avait rien de vraiment rédhibitoire, mais il y avait à faire absolument partout. L'auto ayant séjourné dehors durant très longtemps, pas un morceau n'était



Voici l'état dans lequel l'auto a été achetée. On voit d'ici que la sellerie n'a pas apprécié le long séjour à l'extérieur.



La banquette arrière est pratiquement désintégrée.



Le tableau de bord est lui aussi dans un triste état…



… tout comme les planchers.


Le moteur est bloqué.

exempt d'impact, d'éclat ou de rouille. Le point le plus sérieux se situait sur le plancher, perforé par la corrosion. Il a donc fallu poncer et décaper entièrement le véhicule pour restaurer ce qui avait été abîmé. Pour le plancher, j'ai d'abord envisagé d'en acheter un neuf, que l'on déniche facilement, mais cela coûtait très cher et surtout, seule une petite partie était vraiment irrécupérable. J'ai donc découpé, formé et soudé des tôles afin de remplacer uniquement les parties pourries. Une fois la caisse remise en état, j'ai pu mettre l'auto en apprêt avant de m'attaquer à la partie mécanique.

Je me suis d'abord concentré sur les demi-berceaux et trains roulants qui ont été restaurés : silentblocs, rotules, amortisseurs, tout y est passé. Comme précisé au début, le moteur était bloqué. J'avais réussi à le faire tourner, mais je ne pouvais pas m'en contenter. Il a donc subi une restauration complète avec notamment le remplacement des pistons et soupapes, le réalésage des cylindres et le sablage de la culasse, pour un résultat impeccable. Le plus drôle est qu'au moment de commander les nouveaux pistons, je me suis trompé de référence : j'ai pris des modèles à tête plate et non bombée. Ces pistons étaient en fait ceux que l'on utilise dans le cadre d'une préparation moteur "Stage 2". Quitte à les avoir, nous sommes donc partis pour cette petite amélioration. Ma femme, à qui j'ai transmis le virus, a commandé un échappement Maniflow de 48 mm de diamètre. Sauf qu'avec cet élément, il faut monter un collecteur 2 en 1 et revoir l'admission ! La Moke allait être transfigurée. Par chance, la boîte (que j'ai démontée aussi, puisqu'elle fait partie du bloc-moteur) était en très bon état et n'a nécessité qu'une simple vidange.

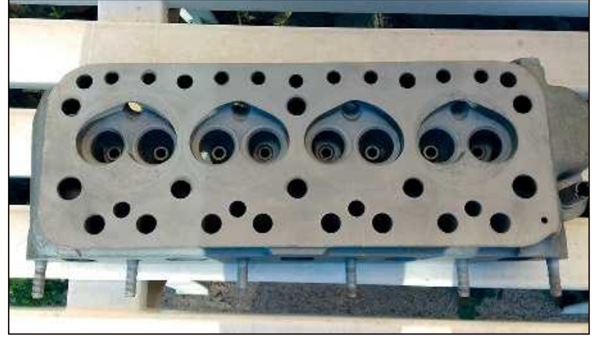
Je n'avais pas spécialement envie de la reconstruire strictement d'origine. A mes yeux, la Moke est une auto amusante sur laquelle on peut se lâcher un peu. Je voulais qu'elle se remarque, mais qu'elle conserve également le chic qui était le sien à l'époque. J'ai donc choisi une couleur marron pour la carrosserie, que j'ai associée à un intérieur beige bien coordonné, le tout rehaussé d'un joli volant en bois. Pour les jantes, mon choix s'est porté sur des Superlight chromées en six pouces de



Par chance, à force de dégrippant et de tentatives répétées, la mécanique finit par être débloquée.


Le moteur est entièrement démonté. Vu la tête du bloc et du joint de culasse, on comprend que le tableau n'est pas terrible.


Minutieusement démontée, la culasse est ensuite sablée.


Par chance, la planéité est parfaite.


Cylindres réalésés, pistons neufs, bloc nettoyé et repeint : tout est prêt pour le remontage.


Les freins ont également été changés.


La Moke n'en ayant pas d'origine, je fabrique un coffre sur mesure en m'inspirant d'un modèle proposé par un accessoiriste.


J'y ajoute ma touche personnelle avec ces jolies poignées intégrées.



Un démontage total est entrepris.



Le faux châssis supportant moteur et train avant est extrait de l'auto.



La caisse est mise à nu.



Il va y avoir du travail !



Une fois les planchers bien nettoyés, on s'aperçoit que seules quelques parties sont vraiment abîmées.



Ces morceaux sont découpés, puis remplacés par des tôles formées sur mesure. L'ensemble est traité contre la rouille.



Après avoir été décapées, les pièces de carrosserie et la coque sont mises en apprêt.



Comme on dit en cuisine : "L'ensemble est réservé." On passe donc à la mécanique.



Suite à une erreur sur la commande des pistons, nous sommes partis pour une préparation "Stage 2". Du coup, un joint de culasse spécifique s'impose.



Le bloc est remonté avec soin.



Le kit de distribution est bien entendu changé pour un neuf.



Ça a "de la gueule", non ?





Et voilà le résultat, une fois le coffre peint.



La caisse est peinte en extérieur.


Dotée d'une calandre chromée, l'avant devient plus agressif.


L'auto commence à prendre forme.

Mon coffre s'intègre parfaitement à l'arrière.



Il ne manque plus que les pare-chocs et la capote.


Le moteur a retrouvé son compartiment.


Sur le tableau de bord, j'ai ajouté quelques manomètres indispensables.


La sellerie est neuve.

large: tape-à-l'œil, mais pas trop! Juste ce qu'il faut pour assumer sa différence.
Mon budget n'étant pas extensible, j'ai moi-même réalisé le coffre arrière, car l'auto n'en possède pas d'origine. Même chose pour la carrosserie, l'électricité ou la peinture: j'ai tout fait moi-même. D'ailleurs, n'ayant pas de cabine à ma disposition, j'ai appliqué la peinture en extérieur par une journée ensoleillée. Un peu osé, mais le résultat est très satisfaisant. Sur le tableau de bord, j'ai ajouté des manomètres qui, à mon avis, manquaient pour bien surveiller le moteur: pression d'huile, température d'eau et voltmètre. Il restait une place de libre, du coup, j'ai même installé une montre! Côté conducteur, j'ai également créé un vide-poches avec prise USB bien pratique pour recharger le téléphone.
Vu l'état des éléments d'origine, le pare-brise, la sellerie, la capote, la moquette ainsi que tous les feux sont neufs. Et même si la Corse bénéficie d'un climat privilégié, air marin oblige, tout a été remonté avec de la visserie en inox marine, histoire de ne pas voir tout ça rouiller au bout de quelques mois…
En fin de compte, il m'aura fallu huit mois pour redonner vie à cette Mini Moke. Aujourd'hui, je suis fier de me promener dans une auto originale, 100 % conforme à mes souhaits. Et le sourire des gens qui la voient passer est ma plus belle récompense. ■


La moquette claire et le volant en bois donnent la touche de luxe souhaitée.


Voilà le résultat final.



Après huit mois de travaux, je peux enfin poser aux côtés de la Moke dont je rêvais.

UN AN D'ABONNEMENT À GAZOLINE POUR ERMANO

Faites comme Ermano: envoyez-nous vos plus belles photos d'aventures en anciennes ou de restauration de votre auto accompagnées d'un texte retraçant votre propre épopée et vous pourrez vous aussi gagner un abonnement d'un an à *Gazoline*. Attention, l'e-mail de la rédaction a changé: **gazoline@hommell.com**

LA BOUTIQUE GAZOLINE



Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

HORS-SÉRIES • LIVRES • IDÉES CADEAUX | JANVIER 2020

HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE





UNE ICÔNE CRAQUANTE !

La Fiat 500 est incontestablement l'un des modèles les plus collectionnés en Europe. Sa bouille craquante, sa petite taille, son faible coût d'utilisation en ont fait une icône en Italie. Mécaniquement très simple, elle est très facile à restaurer. Cette simplicité commence par la boîte de vitesses, légère et peu encombrante, qui peut être restaurée à l'établi, au fond de l'atelier ou dans un coin du garage.

Grâce à notre tutoriel image par image, suivant un schéma logique (démontage, autopsie, préparation et remontage) vous pourrez progresser sans risque, sans outils spécifiques et refaire à neuf la transmission de votre Fiat 500, quelle que soit sa génération… Alors, on se lance ?

RÉFECTION MOTEUR - BOÎTE FIAT 500 VOLUME 1 : LA BOÎTE DE VITESSES

84 p., 218 x 285 mm, 812 photos. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2011085 - 18 €

18€ SEULEMENT



9,90€ SEULEMENT

La réfection et les réglages des carburateurs SU, applicable à la totalité des SU H et HS montés jusqu'aux années 80.

RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021019 - 9,90 €

L'ACCESSOIRE AUTO PAR EXCELLENCE !

La casquette Gazoline vous protégera par temps chaud et les jours de vent. Avec son design sobre, sa visière incurvée et son tour de tête réglable, elle vous suivra dans tous vos loisirs !

CASQUETTE SIGNÉE GAZOLINE

Grammage : 260 g. Matiere : 100% coton. Coloris : Anthracite avec liseret orange. Taille unique.

RÉF. 201PP0027 - 15 €

15€ SEULEMENT





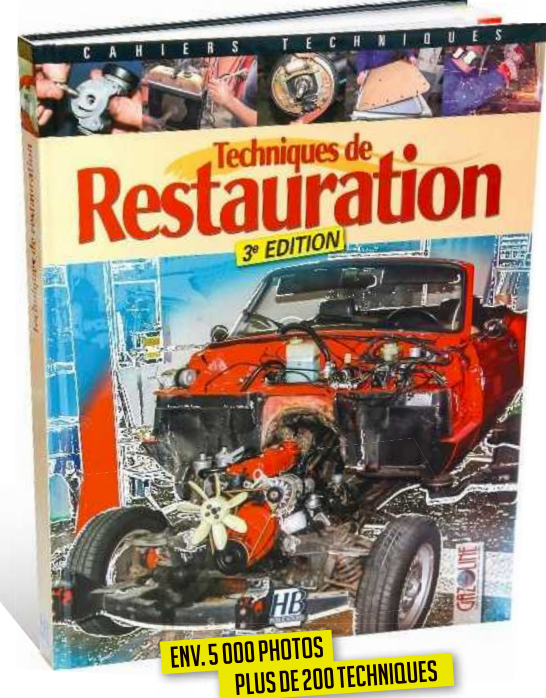
14€ SEULEMENT

La rénovation, synchronisation et les réglages des carbus Weber. En prime le tableau d'affectation des DCOE, modèle par modèle.

RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021030 - 14 €



LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

3e ÉDITION

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison… Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour. Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

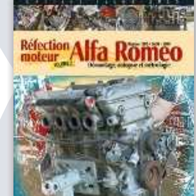
TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION



225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021076 - 51 €

Visuels non contractuels





T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.

T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).



T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.

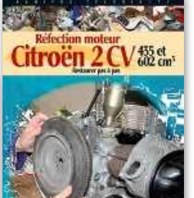


RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021044

La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.



RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.



RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

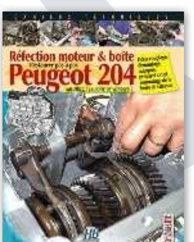


RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.



RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR VOL. 1 : LA BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 204

88 p., 218 x 285 mm 800 photos env. Collectif, éd. HB Publications.

19 € 2021081

Pour démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.





RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR VOL. 2 : LE MOTEUR PEUGEOT 204

88 p., 218 x 285 mm 800 photos env. Collectif, éd. HB Publications.

19 € 2021082

Toutes les étapes de la réfection de votre moteur Peugeot 204 sont expliquées, disséquées et décrites image par image.



RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021067

La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

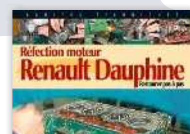


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

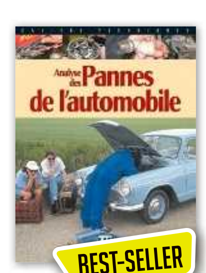


RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...

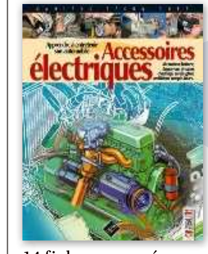


ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.

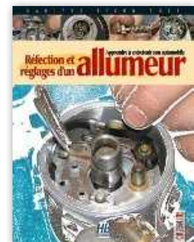


ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.

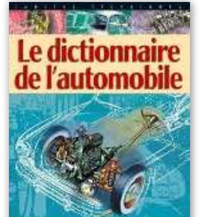


RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).



LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

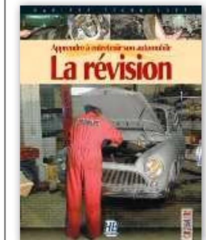


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.



LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021015

En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

Visuels non contractuels

LA BOUTIQUE GAZOLINE | WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE

LES FASCICULES TECHNIQUES



DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.





RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.





6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

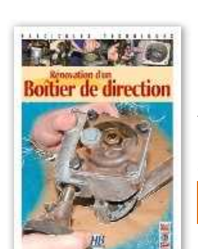
COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

BEST-SELLER

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.



RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.



PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.



6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances.

Visuels non contractuels





L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

9€ SEULEMENT

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à :
Gazoline - 60643 Chantilly Cedex

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
TOTAL DE MA COMMANDE				€

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : **J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande**

E-mail :

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, HB PUBLICATIONS, SENO, SEAL, MILLE MILES)

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par HB Publications (partenaires dans le domaine automobile, santé, sports et loisirs)

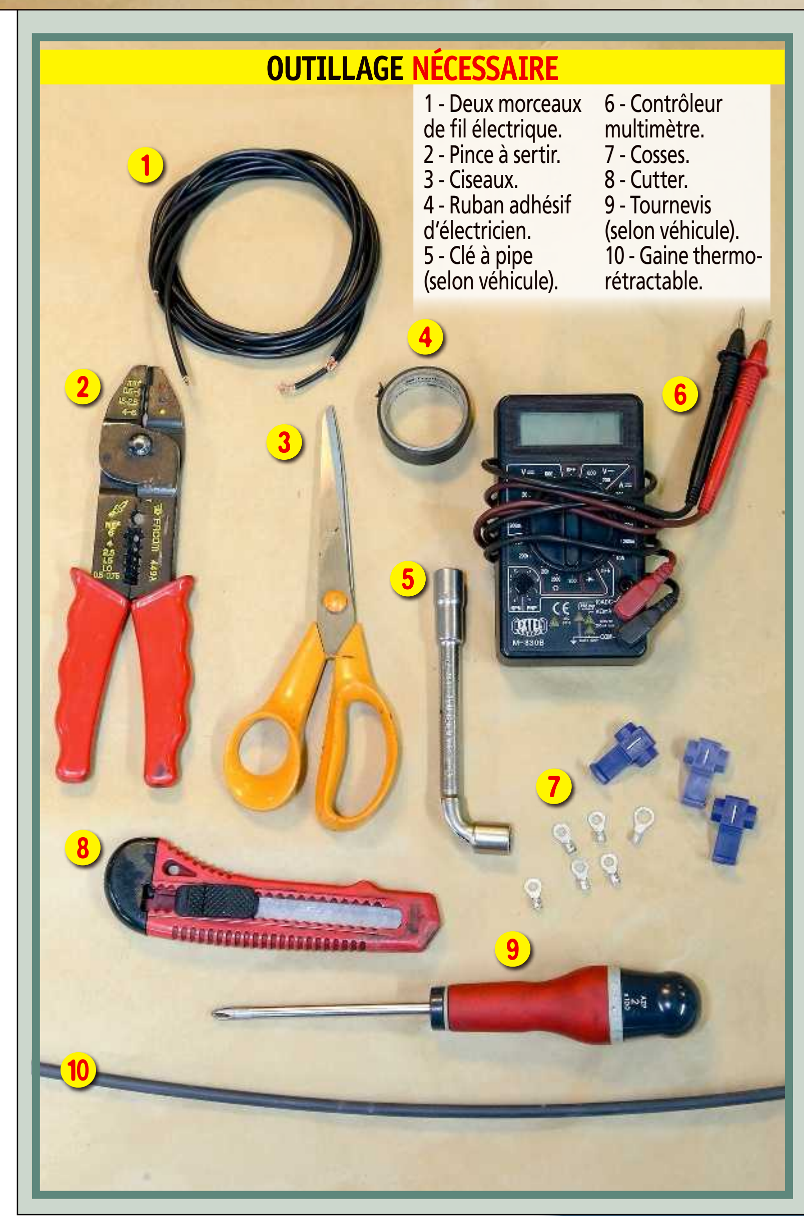


Le contenu de la boîte : la rampe LED et le faisceau, mais pas de notice de montage. Il faut la télécharger sur le site Lasercar.

INSTALLER UNE BARRE LED ARRIÈRE

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

1 - Deux morceaux de fil électrique.
2 - Pince à sertir.
3 - Ciseaux.
4 - Ruban adhésif d'électricien.
5 - Clé à pipe (selon véhicule).
6 - Contrôleur multimètre.
7 - Cosses.
8 - Cutter.
9 - Tournevis (selon véhicule).
10 - Gaine thermo-rétractable.



Il y a peu, la société Lasercar, spécialisée dans l'éclairage LED pour les anciennes, a sorti une barre LED regroupant feux de position, stop et clignotants. Ce produit étant un vrai plus pour la sécurité, nous avons décidé d'en commander une et de l'installer sur l'une des autos Gazoline, en l'occurrence la vénérable Peugeot 203 Commerciale. Explications.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat**

Photos **Stéphane Guitard**

L'un des atouts de cette barre LED, hormis son intérêt sécuritaire, est d'être indifféremment prévue pour le 6 ou le 12 V. Au moment de commander, vous pouvez donc choisir entre trois longueurs (35, 45 et 60 cm) et le nombre de faisceaux que vous désirez pour des prix débutant à 69 euros. Le faisceau peut aussi s'acheter seul. En effet, le connecteur étant placé juste à côté de la barre et celle-ci étant fixée par des ventouses, vous pouvez tout à fait envisager de monter un faisceau sur chacune de vos autos et de passer la barre LED de l'une à l'autre sans être obligé d'en acheter plusieurs (barres, parce qu'il faut bien sûr plusieurs voitures). Cela permet aussi d'ôter facilement la barre LED lorsque l'on expose sa voiture. Voyons maintenant comment l'installer. ■



La barre LED est dotée d'un connecteur placé juste à son extrémité. C'est bien pratique pour ôter la barre lorsque le véhicule est exposé, par exemple.



Si, comme nous, vous n'avez pas téléchargé la notice, il va falloir contrôler la fonction de chaque fil.


On branche le connecteur.

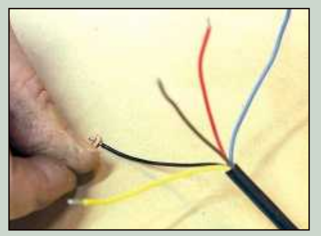

Sur les deux morceaux de fils qui vont nous servir à alimenter la barre pour la tester, on commence par dénuder les extrémités.

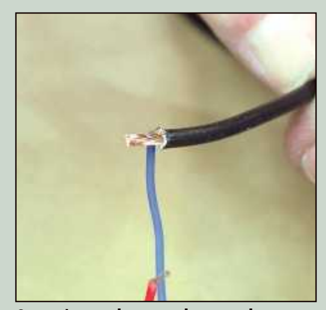

Un côté long.


Un côté court.


On replie les côtés long...


... et on branche chaque fil sur l'une des pinces. Ici, nous allons utiliser un booster de batterie, mais vous pouvez bien entendu vous brancher directement sur la batterie de l'auto.


On va considérer que le fil noir constitue la masse du faisceau de la barre LED. On connecte donc l'un de nos deux fils dessus. On l'a fait "à l'ancienne", mais vous pouvez, et c'est même mieux, vous servir d'un domino.


On amène maintenant le second fil en contact avec chacun des fils du faisceau de la barre LED.


Ici, le bleu correspond donc au clignotant gauche. Voyons les autres.



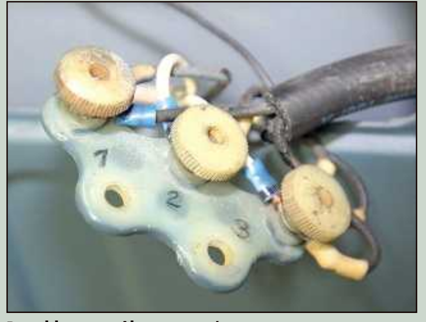
AFFECTATION DES FILS DU FAISCEAU

- Noir: masse.
- Bleu: clignotant gauche.
- Jaune: clignotant droit.
- Rouge: veilleuse.
- Marron: stops.

Précisions utiles: comme sur d'autres modèles de son époque (les Aronde, par exemple), la Peugeot 203 est dotée du système "stop indic" qui fait que l'ampoule des stops est également celle des clignotants, avec priorité à ces derniers. Cela signifie que dans notre cas, ce sont les clignotants qui s'allumeront ensemble lorsque l'on freinera. Nous n'utiliserons donc pas le fil marron du faisceau puisque le "câblage" des stops n'existe pas sur notre auto. C'est d'ailleurs l'une des particularités de la barre LED Lasercar : chaque fonction peut être connectée indépendamment des autres, ce qui lui permet de s'adapter à tous les besoins. Notons enfin que pour éviter les retours de masse, Lasercar préconise de remplacer vos ampoules tungstènes par des modèles à LED.


Sur l'auto, on démonte le support sur lequel vient se connecter le faisceau. Pour les voitures dont ce dernier court sur toute la longueur, il faut se référer à l'encadré "Se repiquer sur un faisceau".


Etant donné l'absence de câblage pour les stops, on peut être certain que le connecteur de droite, sur lequel arrive trois fils, est dévolu aux veilleuses (2 fils) et à l'éclairage de plaque (1 fil).



Pour bien contrôler, on numérote chaque connecteur.


Une fois le contact mis, on vérifie chaque connecteur avec le multimètre. En activant les veilleuses, on a quasiment 12 V sur le connecteur n°3. Nous ne nous étions pas trompés.



Même chose sur les deux autres. Ici, la tension n'a pas le temps d'être mesurée, ce qui prouve que le courant ne passe que très brièvement : on est bien sur un clignotant. On a donc : n°1 clignotant droit, n°2 clignotant gauche, n°3 veilleuses.


A l'aide d'un chiffon imbibé de produit vitres, on dégraisse l'intérieur de la lunette arrière.



On positionne la barre LED.



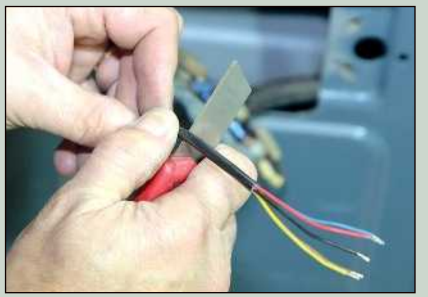

La porte arrière de la 203 offre un trou tout indiqué pour passer le faisceau.

On récupère le faisceau et on tire.

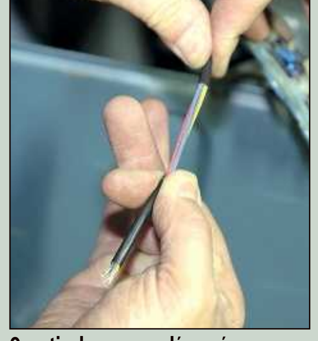

Comme on le voit, le connecteur va rester juste devant le trou : pratique pour débrancher et rebrancher si nécessaire.


On pourrait couper, mais on choisit plutôt d'attacher le surplus de fil du faisceau. Bien sûr, s'il est situé sous la moquette du coffre, on penchera pour la première option.


On coupe le surplus de collier Rilsan.

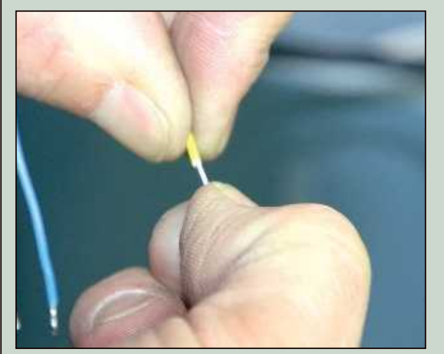

Avec un cutter, on vient délicatement prédécouper la gaine du faisceau pour libérer un peu plus de longueur de fils. Allez-y mollo, sous peine de couper les fils avec.


On plie ensuite la gaine pour la "casser" complètement.

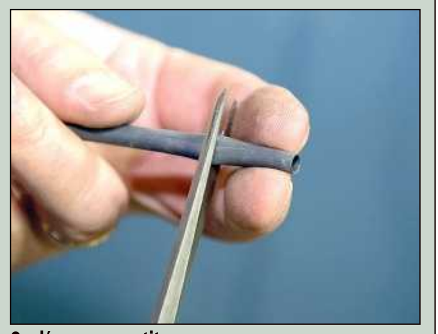

On retire le morceau découpé.


On dévisse le premier connecteur. Ici, il s'agit du clignotant droit.

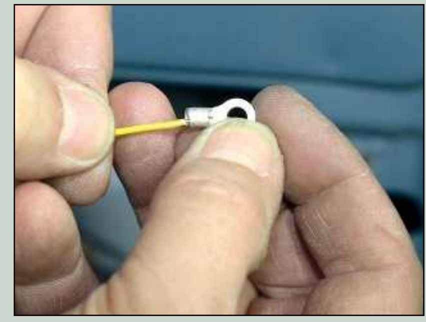

Clignotant droit = fil jaune : on dénude donc ce dernier.


On torsade le fil...


... puis on le replie.

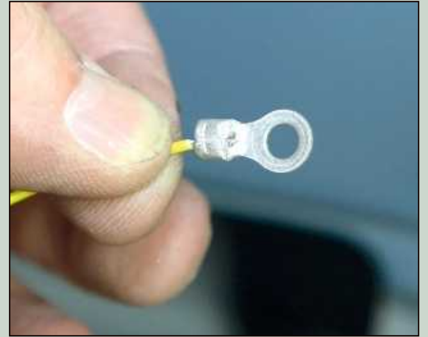

On découpe un petit morceau de gaine thermorétractable.

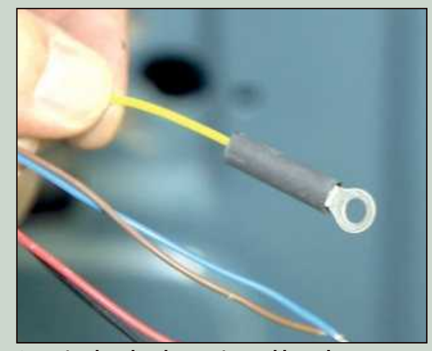

On passe cette gaine autour du fil jaune.


On insère la partie dénudée et coudée du fil jaune dans une cosse.

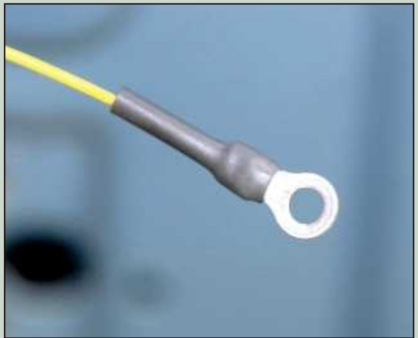


On sertie la cosse avec une pince adaptée.


Voilà le résultat.

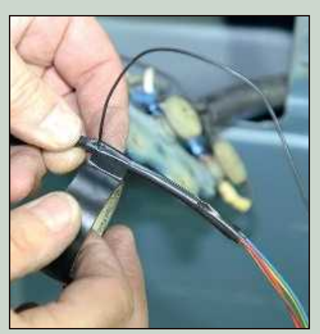

On amène la gaine thermorétractable sur la cosse.


On chauffe avec un briquet, par exemple.


Et voilà une belle connexion bien protégée.

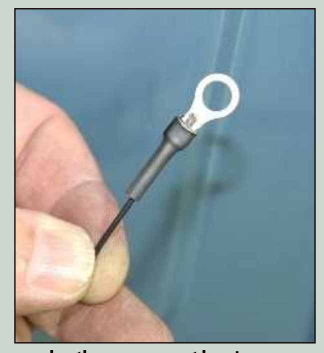

On choisit de venir mettre la masse sur cette vis, directement reliée à la tôle.


La vis étant un peu éloignée du connecteur, on doit sortir le fil de masse (noir) du faisceau. Pour cela, on coupe la gaine dans le sens de la longueur et on retire le fil.


On va ensuite refermer le faisceau avec de l'adhésif d'électricien.


On vient bien recouvrir toute la partie ouverte.


Même opération que pour les autres fils : on dénude, on replie...


... gaine thermo, cosse et hop !

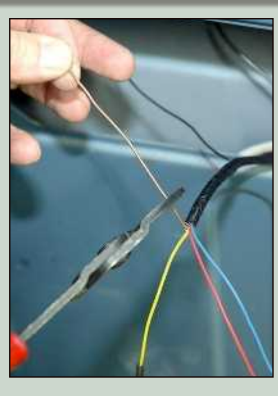

On place la cosse sur la vis.


On met un second écrou.


Et on le serre.


Voilà le travail : la masse est en place.

Une fois les autres fils équipés de leur cosse, on coupe le fil marron (celui des stops) puisque, dans le cas de notre 203, on ne l'utilisera pas. Il va de soi que sur une voiture munie d'un faisceau "classique", on ne réalise pas cette opération.





On va maintenant positionner chaque fil sur son connecteur. Le fil jaune sur le bouton j... pardon... le fil jaune sur le connecteur n°1.



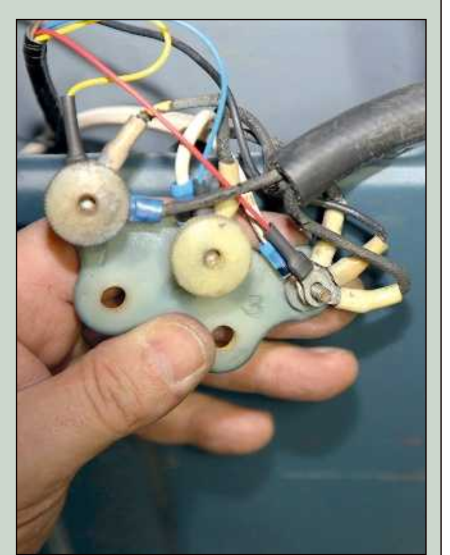
On revisse le connecteur.



On vérifie qu'il ne bouge pas et qu'il ne touche à rien d'autre.



Le fil bleu sur le connecteur n°2.



Et le rouge sur le connecteur n°3.



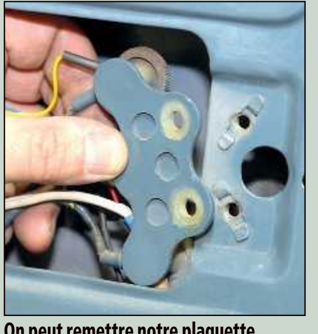
Une fois tous les fils en place, on peut vérifier si le système fonctionne. On commence par contrôler les veilleuses (voir encadré "Ce que dit la loi") : ça marche.



Les clignotants fonctionnent aussi.



Et du coup, les stops. On voit que, comme annoncé, ce sont bien les clignotants qui s'allument pour cause de "stop indic". Sur une auto "classique", le stop se serait allumé en rouge, au centre.



On peut remettre notre plaquette porte-connecteurs en place.



On revisse l'ensemble. C'est fini !

Ce que dit la loi

Toucher à l'éclairage de votre véhicule n'est pas sans conséquence. Et à certains égards, cette barre LED peut poser question, notamment sur la fonction veilleuse. En effet, l'article R313-5 du code de la route relatif aux feux de position arrière stipule que « sauf dispositions différentes prévues au présent article, tout véhicule à moteur ou toute remorque doivent être munis, à l'arrière, de **deux feux de position** émettant vers l'arrière une lumière rouge non éblouissante, visible la nuit, par temps clair, à une distance de 150 mètres ». Or, en dehors d'être quand même assez puissante, la veilleuse de la barre LED porte à trois le nombre de veilleuses à l'arrière. Et si, effectivement, la visibilité y gagne, la loi peut ne plus être respectée. Contacté, le fabricant nous indique que cette fonction veilleuse est surtout pensée pour des véhicules très anciens dotés d'une seule lumière arrière (typiquement, une 2 CVA) et conseille, sur des autos plus "modernes", de ne pas la connecter. Pour toutes infos: **www.lasercar.fr** ●

SE REPIQUER SUR UN FAISCEAU

Sur la plupart des voitures, surtout celles plus récentes que notre 203, le branchement de la barre LED va se faire en repiquant les fils sur le faisceau existant (il n'y a pas de connecteurs). Voici donc comment procéder.


On commence par couper la gaine du faisceau dans le sens de la longueur.

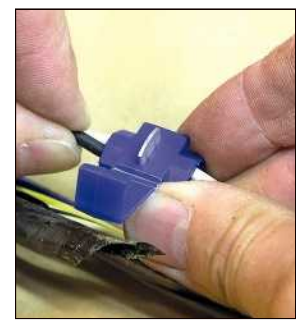

Les fils sont désormais accessibles.


Le repiquage va se faire à l'aide d'une cosse de repiquage, également appelée cosse "voleuse".


On amène le fil désiré sur la cosse.

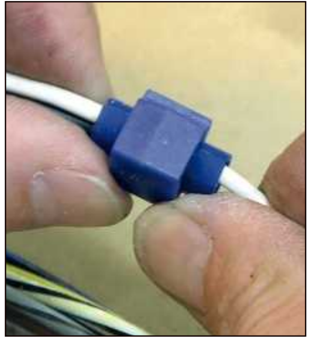

On l'insère dans la cosse.

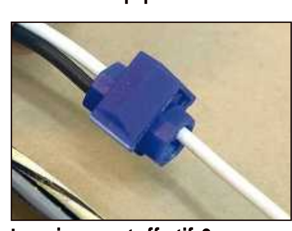

On positionne le fil de repiquage du faisceau Lasercar en respectant les couleurs (voir tableau).


On l'insère dans la cosse, à côté du fil "repiqué".


A l'aide d'une pince à bec plat, on enfonce la guillotine de repiquage. En descendant, elle va couper les gaines des deux fils et faire ainsi passer le courant de l'un à l'autre.


Lorsque la guillotine a totalement disparu dans la cosse, on est sûr que c'est bon.

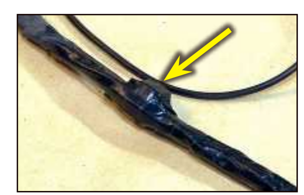

On referme la cosse.


Le repiquage est effectif. On procède ainsi sur chaque fil à repiquer en veillant toutefois à ne pas réaliser tous les repiquages aux mêmes endroits car il serait alors difficile de remettre le faisceau en place proprement.


On entortille la gaine autour des fils...


... puis on referme le trou restant avec de l'adhésif d'électricien.


On ferme bien l'ensemble.


Le repiquage est terminé. Il n'y a plus qu'à reprendre la procédure à partir du placement des cosses. La surépaisseur induite par la cosse (flèche) fait comprendre pourquoi il faut éviter trop de repiquages dans la même zone.

ABONNEZ-VOUS !

Spécial Hors-série

26 % DE RÉDUCTION !

1 AN - 11 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

39€ SEULEMENT !
(au lieu de ~~52,80 €~~)

Visuels non contractuels

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE SUR LE SITE HOMMELL-MAGAZINES.COM



BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
Service Abonnements Gazoline - 60643 Chantilly Cedex

GAZPP273

Oui, je m'abonne à Gazoline et je choisis mon offre :

☐ **1 an + 1 hors-série** (soit 12 nos) pour **39 €* seulement** (au lieu de ~~52,80 €~~). Soit 26 % de réduction !

☐ **1 an** (soit 11 nos) pour **36 €* seulement** (au lieu de ~~46,90 €~~). Soit 23 % de réduction !

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ CB : N° ____ / ____ / ____ / ____

Date de validité : __ / __

Cryptogramme : ___
(Notez les trois chiffres présents au dos de votre carte de paiement près de la signature)

Signature obligatoire :

MES COORDONNÉES ☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle

Nom :

Prénom :

Adresse :

Cplt d'adresse *(résidence, lieu dit, bâtiment...)* :

Code postal :

Ville :

J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

Téléphone :

E-mail :

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, HB PUBLICATIONS, SENO, SEAL, MILLE MILES)

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par HB Publications (partenaires dans le domaine automobile, santé, sports et loisirs)

Flashez-moi



*Tarifs France métropolitaine, DOM-TOM et étranger : nous consulter au 01 45 36 20 22.

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société HB Publications, située à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 Suresnes, est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à Gazoline. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, HB Publications ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : ☐. Vous êtes susceptibles de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus. SARL HB Publications - RCS Nanterre 479 348 468.

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi
■ **63 - Lempdes.** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi
■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi
■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*
■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*
■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi
■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, au donjon. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*
■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*
■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*
■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche
■ **01 - Artemare.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*
■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*
■ **03 - Yzeure.** Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*
■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*
■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*
■ **12 - Millau.** De 10h à 12h,d'avril à octobre, place Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*
■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*
■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*
■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*
■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*
■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*
■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*
■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*
■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*
■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*
■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*
■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*
■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*
■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*
■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*
■ **36 - Valençay.** De 10h à 12h, au Musée de l'Auto. *Rens. 02 54 00 07 74.*
■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*
■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*
■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*
■ **40 - Dax.** De 9h30 à 12h30, parc Théodore Denis. *Rens. Landes Autorétro, 06 85 45 47 76.*
■ **40 - Mont-de Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*
■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*
■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*
■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15.*
■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*
■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*
■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*
■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*
■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*
■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*
■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*
■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*
■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*
■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*
■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*
■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*
■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*
■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*
■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*
■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*
■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*
■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*
■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*
■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*
■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*
■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*
■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*
■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*
■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*
■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*
■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*
■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*
■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking Leclerc Aussonne. *Rens. 06 88 91 08 67.*
■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*
■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens.06 20 71 46 55.*
■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*
■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*
■ **87 - Limoges.** Place Marceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*
■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.
■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*
■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*
■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. *Rens. Royal Mons Auto Moto Club, 0032 478 38 00 63.*

Le 2e mercredi
■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi
■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*
■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*
■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*
■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches
■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche
■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*
■ **01 - Val-Revermont.** Sur le parking du marché couvert. *Rens. COST, 06 08 43 61 26.*
■ **10 - Rosières.** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*
■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*
■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*
■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*
■ **14 - Courseulles-sur-Mer.** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*
■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay.** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*
■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*
■ **16 - Champagne-Mouton.** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*
■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*
New ■ **21 - Seurre.** De 9h30 à 12h, parking supermarché Bi1 route de Pagny-le-Château. *Rens. lesanciennesdu21@gmail.com.*
■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*
■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. 06 80 46 43 23.*
■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*
■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*
■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre. *Rens. 4CV 28, 06 14 14 10 55.*
■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*
■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*
■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*
■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*
■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*
■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*
■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*
■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*
■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*
■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*
■ **39 - Lons-le-Saulnier.** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*
■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*
■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*
■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*
■ **42 - Chambon-Feugerolles.** De février à novembre sauf août, de 9h à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*
■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*
■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*
■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Maxi Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*
■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*
■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*
■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*
■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 06 18 24 01 19.*
■ **53 - Château-Gontier.** De mars à novembre, de 10h à 13h quai d'Alsace. *Rens. 06 71 83 02 14.*
■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*
New ■ **58 - Pouilly-sur-Loire.** De 9h30 à 14h, au Relais des 200 Bornes. *Rens. AAAA 06 63 96 00 57.*
■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*
■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. 06 84 76 08 31.*
■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*
■ **64 - Hasparren.** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. 06 45 09 21 60.*
■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*
■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*
■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*
■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*
■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*
■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*
■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*
■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*
■ **78 - Méré.** A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*
■ **80 - Abbeville.** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*
■ **83 - Vidauban.** Parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*
■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*
■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*
■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. 03 86 41 98 75.*
■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*
■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*
■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*
■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi
■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*
■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi
■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*
■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche
■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*
■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*
■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*
■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*
■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*
■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*
■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*
■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*
■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. 02 32 50 46 66.*
■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*
■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*
■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*
■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*
■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*
■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*
■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*
■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*
■ **33 - Saint-Loubès.** De 10h à 13h, port de Cavernes. *Rens. Les Vieilles Mécaniques de Saint-Loubès, 06 78 94 18 38.*
■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*
■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*
■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, à côté de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*
■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*
■ **40 - Hagetmau.** De 10h à 12h, zone du

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 19 janvier

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78).** *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

Petit Rey. *Rens. Hagetmau MécaPassion, 06 87 48 57 22.*
■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*
■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. 06 76 33 40 44.*
■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h. *Rens. 06 75 70 83 22.*
■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*
■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*
■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*
■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, sur le parking de Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*
■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*
■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*
■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*
■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*
■ **72 - Saint-Rémy-de-Sillé.** De 9h à 12h, sur le parking de l'atelier Jean Taine. *Rens. Cédric 07 72 23 42 50.*
■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*
■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, sur le parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*
■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*
■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*
■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*
■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*
■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h, sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline. Rens. 06 14 47 23 29.*
■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*
■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*
■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*
■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*
■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*
■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*
■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 89 34 57 79.*
■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. 06 80 67 44 91.*
■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*
■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*
■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*
■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*
■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*
■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*
■ **17 - Tonnay-Charente.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*
■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*
■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*
■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*
■ **27 - Les Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*
■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*
■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. 06 83 14 85 00.*
■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*
■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*
■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*
■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. 06 14 56 26 38.*
■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*
■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.
■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*
■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*
■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*
■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*
■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*
■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h à 12h30, de mars à novembre, au camping. *Rens. Auto Rétro Terres de Saône, 06 81 99 00 25.*
■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. 02 35 56 03 20.*
■ **78 - Maule.** Place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*
■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*
■ **80 - Corbie.** De 10h à 13h, d'avril à octobre sauf août, place de la République. *Rens. 03 22 76 53 26.*
■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*
■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*
■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*
■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*
■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*
■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*
■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** De 10h à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 08 88 13 35.*
■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*
■ **28 - Douy.** De 10h à 12h, de mars à septembre, 3 rue des Paties. *Rens. 07 71 15 39 32.*
■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, au Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*
■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*
■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*
■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*
■ **35 - Lohéac.** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*
■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*
■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*
■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*
■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, place du 19 Mars 1962. *Rens. 06 71 41 57 71.*
■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*
■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*
■ **45 - Checy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. 02 38 86 07 25.*
■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*
■ **45 - Dammarie-sur-Loing.** De 9h30 à 12h, de mars à octobre, sur le parking de la salle polyvalente. *Rens. 06 79 98 77 85.*
■ **51 - Reims.** De 9h à 12h, sur le circuit de Gueux. *Rens. ACG, 06 43 10 25 29.*
■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*
■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*
■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*
■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*
■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*
■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*
■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*
■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. 02 35 28 74 32.*
■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*
■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. 01 39 12 19 38.*
■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*
■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*
■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*
■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. CARV, 06 63 13 35 83.*
■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*
■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*
■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*
■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

29 décembre

■ **45 - Rassemblement à La Ferté-Saint-Aubin.** *Organisé(e) par Club RN 20, 13 rue des Acacias, 45240 La Ferté-Saint-Aubin. T. : 06 22 63 09 87.*
Au bord du Cosson, exposition d'autos et de motos anciennes et de prestige. *Horaires : 9h-14h.*

31 décembre

■ **35 - Saint-Briac Classic.** *Organisé(e) par Saint-Briac Sport Moteur, Le Pont-Martin, 35800 Saint-Briac-sur-Mer. T. : 06 86 41 50 56.*
Sur le boulevard de la Houle, rassemblement de voitures, utilitaires et motos d'avant 1980. *Horaires : 10h-14h.*

2 et 3 janvier

■ **05 - 15e Coupe Glacée DAF à Serre-Chevalier.** *Organisé(e) par Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 Serre-Chevalier. T. : 04 92 24 78 44. - www.circuitserrechevalier.com.*
Epreuve chronométrée réservée aux véhicules de la marque DAF de 1960 à 1975 et Volvo 66.

4 et 5 janvier

■ **47 - 31e Bourse d'échanges à Damazan.** *Organisé(e) par Les Calandres Tonneinquaises, BP 4, 47400 Tonneins. T. : 06 56 74 16 34 ou 06 07 16 40 17.*
A la salle des Fêtes, pièces détachées autos et motos d'avant 1975, cycles et jouets anciens. *Horaires : 8h-18h.*

5 janvier

■ **34 - Rassemblement de véhicules anciens à Villeneuve-les-Béziers.** *Organisé(e) par Classic Auto Rétro Passion, 26 bis ancien Chemin de Montpellier, 34340 Marseillan.*



T. : 06 95 75 79 12.
Sur le parking du restaurant Le Soleau, autos et motos anciennes. *Horaires : 10h-12h30.*

Du 9 au 12 janvier

■ **45 - La Route Blanche à Château-neuf-sur-Loire.** *Organisé(e) par Sury Auto Collection, 33 rue de la Brosse Robin, 45530 Sury-aux-Bois. T. : 06 72 00 59 69. - www.sury-auto-collection.org.*
■ **Roumanie - 4e Romania Historic Winter Rally.** *Organisé(e) par Paul Lacombe, BP 68, 84110 Vaison-la-Romaine. T. : 06 72 72 30 64.*
Rallye de 490 km en 13 épreuves spéciales réalisées exclusivement sur neige et sur glace. Ouvert aux véhicules historiques immatriculés avant le 31 décembre 1995.

11 et 12 janvier

■ **25 - Exposition de maquettes au Musée de l'Aventure Peugeot de Sochaux.** *Organisé(e) par Club Alpha, Arnold Piernavieja, 7 rue du Dr Schweitzer, 90700 Châtenois-Les-Forges. T. : 06 70 82 96 97.*
Tous les domaines de la maquette plastique seront représentés : autos, motos, figurines, bateaux... *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, 3 euros pour les - de 18 ans.*

12 janvier

■ **44 - 21e Puces Auto-Moto à Nantes.** *Organisé(e) par Vaillantes Pétarelles de l'Ouest, Le Bois-es-Loup, 44220 Coueron. T. : 02 40 77 90 57. - www.vpo-nantes.fr.*
Au Parc des Expositions de la Beaujoire, bourse d'échanges réservée aux véhicules et pièces détachées d'avant 1985. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 14 ans. Horaires : 8h-18h.*
■ **77 - Congistoys à Congis-sur-Thérouanne.** *Organisé(e) par Association A.S. Saint-Rémi, 5 rue du Montier, 77440 Congis-sur-Thérouanne. T. : 06 81 22 22 64.* A la salle des Fêtes, miniatures autos et motos, trains, Dinky Toys. *Tarif(s) de location : 10 euros le mll. Horaires : 9h-16h.*
■ **78 - Balade dans la Vallée de Chevreuse.** *Organisé(e) par GT Modernel/Classic, 8 rue Hector Berlioz, 45380 La Chapelle-Saint-Mesmin. T. : 06 22 95 47 20.*
Au départ du château de Breteuil, balades au road-book de 65 km pour autos de collection, de prestige, sportives, GT et youngtimers de 1960 à 2019.

16 et 17 janvier

■ **38 - 11e Ice Driving Experience à l'Alpe-d'Huez.** *Organisé(e) par Rallystory, 214 rue de Courcelles, 75017 Paris. T. : 01 42 12 07 08.*
Sur le circuit de glace de l'Alpe-d'Huez. Nombre de places limité. *Horaires : 18h-21h (jeudi), 8h-11h (vendredi).*

18 et 19 janvier

■ **27 - L'Eure d'Hiver Classic à Vernon.** *Organisé(e) par Rallye Sport Classic de Seine & Oise, Mairie, 78780 Maurecourt. T. : 06 09 18 11 36. - www.rsc78.com.*
Au départ et à l'arrivée de Vernon, rallye de navigation au road-book de 300 km partagé en 5 étapes. Ouvert aux véhicules de plus de 30 ans.

19 janvier

■ **45 - Bourse d'échanges à Lorris.** *Organisé(e) par Club Rétr'Auto du Gâtinais, Robert Tinseau, 10 lieu-dit Les Bouleaux, 45700 Vimory. T. : 06 07 52 33 07.*
Autos, motos, pièces détachées, documentation et jouets anciens.
■ **57 - 11e Bourse aux pièces à Neufchef.** *Organisé(e) par La Belle Epoque, 2 chemin des Fardiers, 57700 Neufchef. T. : 03 82 84 23 22 ou 06 68 29 26 98.*
Dans la salle du Centre Fortuné Debon, bourse aux pièces d'autos et motos anciennes et de collection. *Tarif(s) de location : 3 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : 4 euros. Horaires : 8h-18h.*
■ **60 - 17e Bourse du jouet ancien et de collection à Gouvieux.** *Organisé(e) par Lions Club, 48 rue de la Mairie, 60270 Gouvieux. T. : 06 75 00 82 51.*
A la salle des Fêtes, au profit des œuvres du Lions Club. *Tarif(s) de location : 30 euros la table de 1,80 m. Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 8h30-16h.*

25 et 26 janvier

■ **26 - 11e Balade des Cabriolets Givrés à Saint-Marcel-lès-Valence.** *Organisé(e) par Association des Véhicules Anciens Saint-Marcellois, Raymond Sarles, 73 bis avenue de Provence, 26320 Saint-Marcel-lès-Valence. T. : 06 80 82 02 27 (Jean-Charles Dufeu) ou 06 41 93 63 78. - raymond.sarles123@orange.fr.*
Au départ du Café Twins Family Harley-Davidson, balade dans le Vercors réservée à tout cabriolet d'avant 1985. *Horaires : à partir de 8h30.*
■ **38 - 31e Bourse d'échanges à Vif.** *Organisé(e) par Association Simorey, Christian Simonetti, 10 rue Voltaire, 38000 Grenoble. T. : 04 76 75 23 08 ou 06 60 38 69 29. - www.boursedevif.free.fr.*
A la salle polyvalente Louis Maisonnat, vente de pièces détachées autos et motos, vélos, miniatures, documentation et outillage. Exposition de véhicule anciens sur parking privé. Tous types de véhicules acceptés, des années 30 jusqu'aux youngtimers. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 8h30-18h (samedi), 9h-16h (dimanche).*
■ **41 - 27e Rétroméga à Romorantin.** *Organisé(e) par Oméga de Sologne, Claude Choplin, 9 route de Chevenelles, 41120 Ouchamps. T. : 02 54 70 44 70 ou 06 89 45 00 56. - claude.choplin@laposte.net.*
Avenue Saint-Exupéry, dans un bâtiment chauffé de plus de 4 000 m², exposition vivante de véhicules anciens sur le thème du cinéma et des cabriolets, et bourse d'échanges de pièces autos et motos, documentation. *Tarif(s) de location : 4 euros le mll.*

26 janvier

■ **02 - Bourse d'échanges à Folembray.** *Organisé(e) par Saint-Gobain Véhicules Anciens, Eric Caudron, 2 cité de Vogue, 02410 Saint-Gobain. T. : 06 26 49 04 88.*
Vente de pièces détachées autos et motos, tombola. Parking réservé aux véhicules de collection. *Horaires : à partir de 8h30.*
■ **45 - 40e Bourse d'échanges à Orléans.** *Organisé(e) par Mini Auto 45, Eric Mortier, BP 346, 45163 Olivet Cedex. T. : 06 83 19 56 76. - www.miniauto45.com.*
Au Parc des Expositions, rue du Président Schumann, miniatures autos, trains et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros. Horaires : 9h-17h.*
■ **59 - 17e Bourse de modélisme à Beuvry-la-Forêt.** *Organisé(e) par Association France Auto-Rails, 89 rue Henri Ghesquières, 59160 Lomme. T. : 03 20 92 96 77.*
A la salle des Sports Jean Degros, complexe sportif Albert Ricquier, modélisme ferroviaire, miniatures automobiles et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 9h-18h.*
■ **68 - 11e Bourse d'échanges à Bergheim.** *Organisé(e) par Amicale des Sapeurs-Pompiers, Jean-Jacques Becker, 7 rue des Vignerons, 68750 Bergheim. T. : 03 89 73 67 43.*
Au Centre sportif et culturel, modèles réduits, trains, miniatures et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit pour les - de 14 ans. Horaires : 9h30-17h.*

1er et 2 février

■ **05 - Sprint Hivernal à Serre-Chevalier.** *Organisé(e) par Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes. T. : 04 92 24 78 44.*
Epreuve ouverte à tous et basée sur le schéma des courses sur glace d'antan.
■ **34 - 11e Salon des Sports Mécaniques de Palavas-les-Flots.** *Organisé(e) par ASA Montpellier Méditerranée, Allée des Loisirs, 34250 Palavas-les-Flots. T. : 04 48 78 48 54.*
A la salle Bleue, exposition de véhicules anciens et modernes, autos et motos, pièces détachées, accessoires, miniatures, jouets et documentation. *Tarif(s) d'entrée : 7 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h30-19h (samedi), 9h-18h30 (dimanche).*
■ **Belgique - 10e Bourse de véhicules anciens à Frameries.** *Organisé(e) par Good Old Cars, Hall de Maintenance, Chemin Vert, 7080 Frameries (Belgique). T. : 32 486 39 59 88.*
Pièces, accessoires, miniatures, voitures et motos anciennes. Parking réservé aux ancêtres. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, 3 euros pour les - de 14 ans, gratuit pour les - de 6 ans, 1 entrée gratuite par véhicule ancêtre. Horaires : 8h-18h.*









Ventes autos

ALFA ROMEO



Alfa Romeo Coda Tronca Spider 1600 de 1974, boîte de vitesses et capote neuves, belle présentation, saine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Alfa Romeo Bertone 2000 de 1976, excellent état de rouler, propriétaire depuis 25 ans (2e) grande révision faite, moteur et intérieur d'origine. Prix : 40 000 €. Tél.: 06 24 01 54 44 (dépt. 13).

Alfa Romeo GTV6 2,5 l de 1983, à remettre en route, pompe essence HS, quelques points de corrosion perforante non majeurs. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Alfa Romeo Sprint 1,5l Quadrifoglio Verde de 1984, 65 400 km, très rare modèle spécial Balocco, toit ouvrant panoramique d'origine, seulement une année de production, moteur à plat carbu. double corps, courroies, vidange, embrayage neuf, km compteur, peinture d'origine avec quelques défauts, CT OK, + lot de pièces. Prix : 6 800 €. Tél.: 06 52 68 15 16, ingmar.erhard@gmail.com (dépt. 31).

Alfa Romeo 164 3,0l V6 24V de 11/1993, 134 000 km, fabuleux et mélodieux V6 distri. ok (factures) 4 pneus Dunlop, peinture à prévoir cause vernis écaillé, Silentbloc triangle et tirants (pièces fournies). Vendue à grand regret par manque de temps et de place. Prix : 4 500 €. Tél.: 07 83 38 77 97, yves.constantin0766@orange.fr (dépt. 05).

ALPINE

Alpine A310 de 1978, en épave cause dehors depuis 10 ans, ne tourne pas. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 13 55 78 44 (dépt. 65).



Alpine A310 V6 GT de 1980, 47 500 km, moteur Boulogne 193 ch, nombreuses pièces détachées. Prix : 45 000 €. Tél.: 04 90 33 47 03, veronique.mansard@hotmail.fr (dépt. 84).

AUDI

Audi 100 cc break de 1984. Tél.: 06 12 52 48 76 (dépt. 27).



Audi 100 de 1979, 3 500 km, après une pause de 29 ans dans un atelier à l'abri avec au compteur 1 462 km. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 42 76 32 15 (dépt. 01).

AUSTIN

Austin Mini break bois de 1969, belle voiture, très saine, révisée, roule très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

AUTOBIANCHI

Autobianchi Texane 120B de 1966, 130 000 km, Fiat 500 Belvédère, restauration ancienne à revoir, CG normale, moteur changé mais à revoir ou régler, freins à terminer, pas roulé depuis 2001, complète, sellerie bleue clair bon état à rafraîchir, attelage, sans CT, à prendre sur plateau. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 29 07 71 27, lacoste.bruno@free.fr (dépt. 01).

AUTO UNION

Auto Union Munga, sans CG. Prix : 1 500 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

BMW



BMW 2002 Tii de décembre 1972, bon état général, voiture rare et performante. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

BMW 315 coupé de 1983, 2 portes, 202 000 km, roulante, moteur tournant, sans CT, essai possible. Tél.: 07 70 70 79 47 (dépt. 50).



BMW 528 IA de 1985, 258 000 km, options: DA, antibrouillard, ABS, 2 rétros électriques, 4 vitres électriques, Chek-control. CT OK. Frais récents : 4 pneus hiver, peinture, systèmes d'allumage et freinage assistance hydrau. Pas de corrosion. Toutes les vidanges et filtres fait avant. Prix : 5 200 €. Tél.: 06 72 90 45 69, bancel.olivier@wanadoo.fr (dépt. 13).

CADILLAC

Cadillac Seville de 1998, STS Northstar V8, CT zéro défaut, tout fonctionne, rien à prévoir, étudie toutes propositions. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 08 85 71 12 (dépt. 01).

CHENARD ET WALCKER



Chenard et Walcker Aiglon de 1930, restauration complète carrosserie sellerie et mécanique. Faire offre. Tél.: 06 26 63 24 15, pascalpignolet@free.fr (dépt. 50).

CHEVROLET



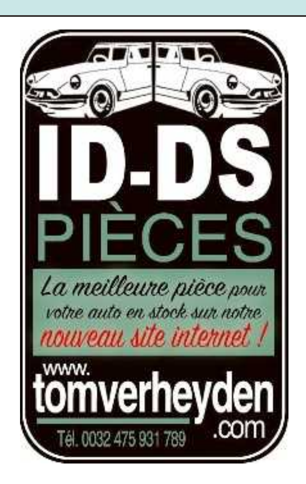
Chevrolet Corvette C4 cabriolet de 1990, marron métal, cuir gris, capote noire, 88 000 km, 2e main, état proche du neuf, entretien à jour, part toutes distances, CGFN, carnet d'entretien et manuel d'utilisation livrés avec la voiture. Prix : 19 000 €. Tél.: 06 85 27 91 80, Henribernard1612@gmail.com (dépt. 94).

CITROËN

Citroën 2 CV AK 400, CGC, part par la route. Prix : 4 500 €. Tél.: 04 93 98 27 58 (dépt. 06).

Citroën 2 CV AZ 425 cm3 de 1961, 84 000 km, non restauré sauf plancher neuf, historique connu (véhicule de famille), intérieur bon état, CT OK jusqu'en 09/2021, pièces neuves, plancher, pneus, batterie, flexibles de frein. 5 900 €. Tél.: 06 66 37 28 16, dscsabater@hotmail.com (dépt. 38).





Citroën 2 CV 4 de 1970, 53 700 km, 2e main, kilométrage d'origine, restaurée par un professionnel avec dossier d'expertise, CT OK fait le 16/10/2019, très bon état, toujours à l'abri. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 30 25 76 86 (dépt. 89).



Citroën 2 CV 4 Spécial de 1978, a été refaite à neuf, CT carte grise ok, 73 000 km. Prix : 8 500 €. Tél.: 06 67 41 86 57 (dépt. 29).

Citroën 2 CV 6 Spécial de 04/1980, 2 propriétaires, 89 000 km, état exceptionnel, couleur Jade, révisée CT OK, intérieur neuf. Prix : 9 500 €. Tél.: 07 83 28 54 83 (dépt. 69).



Citroën 5 CV HP de 1923, cabriolet coupé docteur, CG collection, reconstruite à neuf, bois tôle sellerie mécanique jamais roulé depuis. Prix : 15 000 €. Tél.: 05 24 59 79 83 ou 05 63 73 01 48 (dépt. 81).

Citroën B2 Torpédo de 1921, bon état, dans son jus, complet, à restaurer. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).





Citroën BX 1,9l TRD de 1986, 147 500 km, révisée avec 1 200 € gros frais, peinture neuve, bavettes, attelage, intérieur parfait. Prix : 3 200 €. Tél.: 06 86 16 11 83 (dépt. 64).

Citroën BX break de 1987, bon état. Tél.: 06 31 48 74 44 (dépt. 61).

Citroën CX Prestige de 04/06/1981, 110 000 km, boîte de vitesses automatique, 110 000 km origine, entièrement fiabilisée par professionnel. Prix : 20 000 € largement justifié. Mail : alain.perinet-marquet@orange.fr (dépt. 27).

Citroën CX 25 GTi série 2 de 1986, 74 000 km, BVA, toit ouvrant électrique, jantes alu 14'', démarre et monte, carte grise suisse, vendue sans CT, à regret, par manque de temps et de place. Prix : 5 500 €. Tél.: 07 83 38 77 97, yves.constantin0766@orange.fr (dépt. 05).

Annonce Pro



Citroën DS 21 Pallas de 1971, carbus, boîte mécanique, très rare option chauffage place arrière, tissus bleus, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën DS de 1973, à restaurer. 2 500 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Annonce Pro



Citroën DS 20 Spéciale de 1974, intérieur d'origine, très saine, roule parfaitement, repeinte une fois dans sa couleur d'origine, une des dernières donc de série, direction assistée et phares tournants, très belle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Citroën ID DS 21 break familial de 1972, BVM, très belle, restaurée, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën Saxo 1,1l de 1996, 2e main, 92 000 km, état général correct, roulante, moteur ok, 1 roulement AV bruyant, sans CT. Tél.: 01 30 34 81 22 (dépt. 60).

Annonce Pro



Citroën SM de 1971, carbus boîte mécanique, très belle très saine, roule très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën Visa 2 Club de 03/03/1983, restylée, 143 000 km, entièrement révisée, sièges cuir, assise siège avant abîmée moteur révisé, échappement neuf, batterie neuve, freins neufs, toutes les vidanges faites ainsi que les filtres, 4 pneus neufs. Prix : 2 700 €. Mail : michel.denis64@orange.fr (dépt. 38).

Annonce Pro

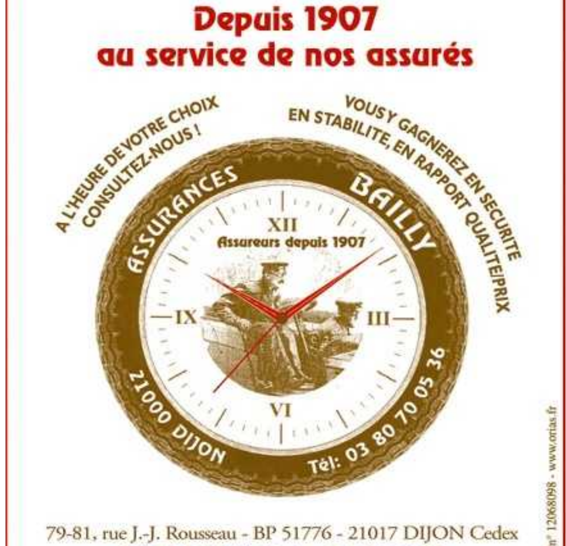


Citroën Visa Trophée Groupe B de 1983, authentique, 200 produites, idéal rallyes historiques. Tous les éléments de carrosserie sont en polyester sauf le toit, toutes les vitres en Makrolon (sauf pare-brise). Propulsée par un 1 219 cm³. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën XM de 1990, diesel, gris métal, jantes alu, joint de culasse à changer, ou pour pièces sans CT. Prix : 700 € à débattre. Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

Citroën XM turbo 2100 de 1991, phares neufs. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 31 48 74 44 (dépt. 61).

Citroën Xsara de juin 1999. Prix : 500 €. Tél.: 06 31 48 74 44 (dépt. 61).



FIAT

Fiat 126 Personal de 1979, contrôle technique ok, bon état. Prix : 2 500 €. Tél.: 02 35 38 40 63, laisser message (dépt. 76).

Fiat 126 B15 de 1991, 33 900 km, très bon état, dossier factures depuis achat. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 87 04 15 96 (dépt. 71).

Fiat Barchetta cabriolet de 1996, bleue, cuir noir, excellent état, moteur neuf 5 000 km (factures), CT OK, radio K7, pare-vent, options. Cotée : 6 750 €. Prix : 6 900 € à déb. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).





Ventes autos (suite)

FIAT

Annonce Pro

Fiat Barchetta 130 ch de 1998, moteur échange standard, belle voiture, vendue révisée avec contrôle technique, dossier factures. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Fiat Croma TDid de 03/1990, 330 000 km, à restaurer, moteur HS ou pour pièces. Prix : 100 €. Tél.: 06 74 70 30 73 (dépt. 44).

Fiat Croma 2,5l TD de 1992, 162 000 km, Sofim, excellent état intérieur, carrosserie et peinture refaites. Prix : 3 500 €. Tél.: 07 83 38 77 97, yves.constantin0766@orange.fr (dépt. 05).

FORD

Annonce Pro



Ford 12 M de 1964, superbe, très belle voiture, belle restauration, moteur refait dernièrement, CT OK. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ford Mustang coupé de 1966, très bon état mécanique et carrosserie, intérieur Pony neuf, CGC à mon nom, tous travaux effectués, factures à l'appui. Prix : 29 000 €. Tél.: 06 76 31 02 24 (dépt. 18).

Ford Taunus 12 M de 1968, stockée à l'abri. Tél.: 06 73 69 67 43 (dépt. 36).

HONDA

Honda Civic de 1993, BVA, 3 portes, 220 000 km, TO, VE, entretien suivi, factures depuis origine, gris clair métal, cause santé. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 41 32 88 62 (dépt. 12).

HOTCHKISS

Hotchkiss Anjou 1350 de 1951, CGN, carrosserie et mécanique en bon état, intérieur refait par sellier professionnel. Prix : 15 000 €. Tél.: 07 69 57 15 48 (dépt. 29).

JAGUAR

Annonce Pro



Jaguar XJ6 4,2 l BVA de 1973, superbe voiture, très entretenue avec historique limpide, gros dossier de factures. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

JEEP

Jeep Willys de 1956, MD11520, bon état. 8 500 €. Tél.: 06 82 11 03 68 (dépt. 80).

LADA

Lada Niva de 1988, essence, pour pièces avec 4 moteurs, faible kilométrage. Prix : 300 €. Tél.: 06 63 19 77 66 (dépt. 03).

PARTICULIERS DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net

LANCIA

Lancia Beta 2000 Spider de 1980, 108 000 km, bon état général, CT 11/2019 OK, pas de corrosion. Prix : 9 900 €. Tél.: 06 74 20 14 21 (dépt. 33).

Lancia Delta 1,9l turbo diesel de 1994, 48 000 km, finition LS, intérieur alcantara en excellent état, 4 vitres électriques, jantes alu, option d'époque et d'origine airbag, ABS, CT OK mais plus de 6 mois. Prix : 3 200 €. Tél.: 07 83 38 77 97 (dépt. 05).

LINCOLN



Lincoln Continental Sedan V8 de 1973, 98 200 km, blanc nacré, 43 cv, du 01/01/1973, dossier complet sur l'origine. Prix : 12 500 €. Tél.: 06 08 61 18 41, christian.letesse@gmail.com (dépt. 60).

LOMAX



Lomax 224 de 1984, bleue, cyclecar, 4 places (2 + 2) très rare, moteur Citroën Visa 3 058 km, marche parfaitement, très belle, restaurée. Prix : 14 500 €. Tél.: 06 22 26 23 09 (dépt. 33).



Lomax 223 de 1985, cyclecar sport, 2 places, 3 roues, vert anglais, moteur Citroën Visa d'origine, belle, fonctionne parfaitement. Prix : 13 500 €. Tél.: 06 22 26 23 09 (dépt. 33).

LOTUS

Lotus Europe, état de marche, peinture à faire. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

MERCEDES

Mercedes 300 TD auto. de 1989, roulante, à mettre en collection. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 64 87 31 11 (dépt. 53).

Mercedes 350 SL R107 de 1977, 75 700 km, faible kilométrage d'origine, 3e main depuis 21 ans, d'origine dans son jus, fonctionne normalement, CT à jour, véhicule français, hard-top bleu d'origine fourni en bon état. Prix : 23 500 €. Mail : rabon@hotmail.fr (dépt. 31).

MG

MG B de 1963, authentique MK1, bon état, Overdrive, couvre-tonneau, contrôle technique OK.





Pas de dépenses à prévoir. Prix : 24 000 €. Tél.: 06 84 50 11 43, annie.guy@hotmail.fr (dépt. 31).



MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

MG F de 1998, 51 400 km, 2e main, bâche et int. beige, peinture verte, CT RAS, 4 pneus neufs, cause place enfant. Prix : 7 200 €. Tél.: 06 23 88 77 21 (dépt. 83).

MG F cabriolet de 1999, 84 610 km, 120 ch, capote neuve, joint de culasse renforcé, intérieur imitation bois, siège cuir marron, entretien garage Rover, très bon état. Prix : 6 800 €. Tél.: 06 89 01 63 15, philip pevaysse@wanadoo.fr (dépt. 46).

OPEL

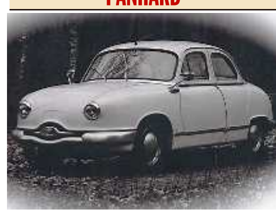


Opel Commodore AGS de 1969, 14 cv, BVA, ess, traitement antirouille, pare-brise Triplex, amortisseurs gonflables AR à gaz AV, échappement inox, 4 pneus neufs, bat. 2 ans, CT OK, toit vinyle. Prix : 8 000 € à débattre. Tél.: 02 54 23 68 91 (dépt. 41).



Opel Kadett 1200S LS de 1986, 117 654 km, kilométrage d'origine, 3 propriétaires et le même depuis 1988, toujours stockée dans garage de 1988 à maintenant, dernier contrôle technique OK en 2016. Prix : 1 000 €. Mail : deschamps. j-c@wanadoo.fr (dépt. 68).

PANHARD



Panhard Z12 de 1958, restaurée, belle auto sympathique. Prix : 9 500 €. Tél.: 06 71 59 95 67 (dépt. 77).



Panhard 24 BT de 1965, rénovation à 87 612 km, pignon alu, alternateur, pot inox, amortisseurs, embrayage complet. Prix : 11 000 €. Tél.: 04 71 03 05 47 (dépt. 43).

PEUGEOT

Peugeot 201 de 1930, bon état. 4 000 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Peugeot 201 Roadster de 1932, une vraie (CS sur carte grise, moteur type 68x87) avec malle à belle-mère et pare-brise rabattable complète, sellerie et capote à faire, arceau et bois, et sièges origine présents mécanique châssis moteur, impeccable. Faire offre. Mail : ducopo@gmx.fr (dépt. 78).



Peugeot 203 Cabriolet de 1952, CGFN, CT OK, totalement restaurée, cuir crème, rien à faire. Tél.: 06 76 31 02 24 (dépt. 18).

Peugeot 203 berline de 1953, à restaurer, longerons HS, moteur bloqué, toit ouvrant, complète. 2 000 € à débattre. Tél.: 06 86 18 99 08 (dépt. 19).



Peugeot 203 C de 1957, toit ouvrant, état collection avec CG + portes vitres et coffre, 2e véhicule. 9 000 €. Tél.: 06 16 71 02 35, fjgourdan@wanadoo.fr (dépt. 40).

Peugeot 203 de 1959, à restaurer 3 000 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Peugeot 205 CTi de 1990, carte grise, complète pour pièces. Tél.: 06 25 73 53 81 (dépt. 16).

Peugeot 205 D turbo de 1991, 320 000 km env. compteur changé, me sépare à regret, CG 02/1991, CT OK 05/2018 entretien à jour, complète, origine, non bricolée, attache rem, siège baquet conducteur non monté état neuf. Pour passionné et conducteur averti. Prix : 5 500 € à déb. sans brader. Tél.: 06 87 35 50 08, efaussurier@hotmail.fr (dépt. 71).

Peugeot 301 D de 1935, cabriolet d'origine, modèle rare, très saine, moteur démonté avec culasse aluminium rectifiée, dynamo et démarreur rénovés. Échange possible contre DS Pallas en bon état et avec contrôle technique. Prix : 20 000 €. Tél.: 06 80 06 39 75, sarl-gaubert.andre@laposte.net (dépt. 12).

Peugeot 306 TD de 1996, 5 portes, 2e main, 280 000 km, pneus récents, bon état général. Prix : 1 400 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).



Peugeot 309 GLS de 1990, toutes options, entièrement révisée, peinture neuve, radio K7, bavettes, etc. Toujours garage, rien à prévoir. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 86 16 11 83 (dépt. 64).

Peugeot 404 de 1963. Prix : 1 000 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.



Peugeot 404 de 1967, mod. 1968, essence, blanche, toit ouvrant, int. tissu rouge, très bon état, dans famille depuis 68, toujours en état de rouler, entretenue avec amour. Prix : 10 000 €. Tél.: 06 51 17 04 81 (dépt. 49).

Peugeot 504 break de 1981, diesel, 2e main, 8 cv, 5 places, crochet d'attelage, 210 000 km, parfait état de marche. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Peugeot 505 GTi série 2 de 1987, bleu métal, TO, BV5, jantes alu, int. tissu, CGN, tournante. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Adresses classées

Ventes autos (suite)

PORSCHE



Porsche 911 Targa de 1969. Tél.: 06 82 53 93 60 (dépt. 44).

RENAULT

Annonce Pro



Renault 4 CV de 1957, 86 623 km, restauration de haut niveau, mécanique neuve, intérieur superbe. Prix : 9 900 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux).

Renault 4 CV de 1958, 1re main, à restaurer, 24 000 km origine, classe affaire. Prix : 2 000 € ferme. Tél.: 06 14 35 32 79 (dépt. 83).

Renault 4 CV pour pièces. Prix : 200 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Annonce Pro



Renault 4L Super Luxe, type R1124, de janvier 1963, très très rare, 5 cv avec mécanique Floride d'origine, avec le grand coffre ouvrant, à restaurer. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Renault 4L de 1966, R1120, 6 volts, sortie de grange, châssis bon état, intérieur skaï origine, très bon état, moteur non grippé, peinture et remise en route à effectuer, prévoir plateau. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Renault 4 TL de 1981, 119 186 km, bon état, part par la route. 3 000 €. Tél.: 06 72 07 64 10 (dépt. 30).

Renault 4 Clan de 1986, type 112800, 1re main, 67 700 km d'origine, excellent état général, carrosserie et mécanique saines, couleur bleu nuit. Tél.: 06 35 32 15 48 (dépt. 33).

PARTICULIERS DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net

CARBURATEURS

Finis les constants ajustements et soucis de réglage des

SU H & HS4-6-8 - HD6 & 8 et ZENITH 150 & 175 CD/CDSE

EFFICIENT TIP! Découvrez la merveille qu'est le HIF, fiable, étanche, réglage précis et stable, STARTER MANUEL.

Sur toute JAGUAR TRIUMPH MG VOLVO...



680 € la paire, inclus tout le nécessaire de pose (filtres GREEN en option)





DELM Tél. 0321 979 895
Email : del_supply@yahoo.com

CARROSSERIE



ÉLECTRICITÉ



Vente en ligne

au Vaillantes Pétaradelles de NANTES (44) le 12 Janvier

N°1 français des pièces pour électricité auto





NOUVEAU

Découvrez notre gamme d'alternateurs dans des corps de dynamos !

4, avenue de la Loire
37530 Nazelles-Négron
02 47 79 09 93
contact@classicautoelec.com
www.classicautoelec.com

ÉLECTRICITÉ (SUITE)



07 81 92 18 69
www.lasercar.fr



Fabricant de faisceaux éléctriques

PLUS DE 120 MODÈLES DISPONIBLES !



DES PRIX TRÈS BAS
nous travaillons sur tous modèles de véhicules de 1920 à 1980 même à l'unité

NOUVEAU : +100 modèles de balais, dynamos, alternateurs, démarreurs

Kit tete et rotor — Bobines — Bougies — Vis platinés — Faisceaux allumage — Ducellier

www.Faisceaux-Classic-Car.com
Tél : 06 44 38 40 93 contact@faisceaux-classic-car.com dans l'Aisne (02)

AES AUTO ELECTRIC SUPPLIES LTD
Pièces et accessoires auto électriques pour les voitures moderned ou classiques















www.autoelectricsupplies.fr

PARE-CHOCS

Nouveau ! Simca Bertone 1200S



DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques

Triumph, Jaguar, Peugeot, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.

mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

MOTEURS

ANTIQUAIRE AUTOMOBILE PERINET-MARQUET

Pour les automobiles de collection, vous fournit la meilleure piece neuve ou d'occasion comme :
- carburateurs et allumeurs
- toutes pièces mécaniques et électriques
- accessoires

Faites votre demande par email à
alain.perinet-marquet@orange.fr
réponse assurée

Fonderie du Centre

Aluminium, Cuivreux, Zamak, Fonte

Reproduction de pièces selon modèle (même défectueux) ou plan pour AUTOS-MOTOS-BATEAUX ANCIENS à l'UNITÉ ou petites et moyennes séries

01.34.13.64.81
291 chaussée Jules César
95250 Beauchamp
gdelattre.fonderiecentre@orange.fr



RADIATEURS



RADIATEURS (SUITE)



PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT, **Classiques et Collections**, Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock

email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

TRANSPORTS



ROLLING HORSE



TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances

Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR



RESTAURATION



POMPES À EAU



ROULEMENTS



Vente en ligne de roulements
Tous types
(auto/moto/quad/agricole/industrie/etc)
contact@driveroulement.com
Livraison 24h
www.driveroulement.com

TRANSPORTS (SUITE)



Transporte vos véhicules légers
(neuf - occasion - collection - competition)
avec sérieux et délicatesse partout en France et pays européens limitrophes
Livraison-Messagerie Express
(pièces autos & autres)
06.08.06.09.62
Email : zeltron24services@orange.fr
24650 CHANCELADE (DORDOGNE)

Pour figurer dans cette rubrique
MORGAN
06.22.04.17.83

PEINTURE







PEINTURE (SUITE)



FREINAGE



SELLERIE





Ventes autos (suite)

RENAULT



Renault 4 GTL de 1986, moteur 1108 cm^3 100 km, état exceptionnel. Moteur, freins, suspension, échappement, pneus, sellerie, peinture neufs. CT OK, facture et dossier. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Renault 4 GTL Clan d'octobre 1987, 71 051 km, en parfait état extérieur, intérieur et de marche, roule régulièrement, batterie neuve, dernier CT OK sera refait pour la vente, prise allume cigare, régulièrement entretenue, dort dans un box fermé. Prix : 4 200 €. Tél.: 06 72 72 45 84 (dépt. 92).

Renault 4 TL Savane de 1988, 110 000 km d'origine, entièrement fiabilisée par professionnel. Prix : 8 000 € justifié. Mail : alain.peri net-marquet@orange.fr (dépt. 27).

Renault 4 GTL de 1991, bleue métallisée sans éraflures, complète bras fonte idéal pour parade ou usage préféré. Tél.: 04 70 07 39 10, répondeur (dépt. 03).



Renault 4 F4 Sinpar de 1974, 72 400 km, entièrement restaurée, moteur 1108 cm^3, mécanique, carrosserie, châssis, pont, arbre de transmission, freins, suspensions faits. CT OK, parcours toutes distances, système Sinpar d'origine. Prix : 8 500 €. Tél.: 06 62 08 43 15 (dépt. 76).

Renault 4 P4 de 1987, blanche, 115 000 km, révisée, CT OK, bon état, attelage. Prix : 1 500 €. Tél.: 07 83 10 86 17 (dépt. 89).

Renault 5 GTL de 1981, 83 500 km, peinture rouge neuve, jantes alu 2 pneus neufs, contrôle ok, révision ok, freins neufs. Prix : 2 000 €. Tél.: 02 41 92 23 60 (dépt. 49).

Renault 5 GTL de 1983, 72 000 km, 5 portes, très bel état mécanique et carrosserie boîte 5 vitesses papiers français. Prix : 1 700 € à discuter. Mail : onekombat69@hotmail.com, Belgique.

Annonce Pro



Renault 8S de 1972, mécanique entièrement révisée, freins neufs, intérieur d'origine exceptionnel, jantes alu, très belle auto. Prix : 23 000 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux).

Renault 12 Gordini de 1973, bleue, simili noir, peu de km, 2 prop. pas compèt, CT pa ok + arceau 4 pts Devil, + nombreuses pièces, freins AV/AR, embrayage, urgent cause place. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 14 TS de 1980, vert métal, CT OK 2024, 65 000 km d'origine, très bon état. Prix : 3 300 €. Tél.: 06 83 92 28 04 (dépt. 74).



Renault 14 TS de 1983, 131 050 km, révisée entièrement, peinture neuve, rien à prévoir, toutes options, radio K7, toujours garage. Prix : 4 200 € cote LVA. Tél.: 06 86 16 11 83 (dépt. 64).

Renault 16 TX de 1978, 50 000 km, CT OK propriétaire depuis 1999, couche garage, roule quelques weed-ends. Moteur, embrayage, freins refaits en 1999/2000, environ 30 000 km depuis. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 46 67 17 84, rene.cusset@gmail.com (dépt. 51).

Renault 21 TSE de 1988, état exceptionnel, 35 000 km, pneus d'origine, CT zéro défaut. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 24 50 34 51 (dépt. 92).

Renault 30 TS de 1976, très bon état, boîte auto, à voir joint de culasse, 22 500 km compteur (inconnu). Prix : 4 000 €. Tél.: 06 36 80 22 81 (dépt. 72).

Renault Espace 2000 GTS essence de 1986, 1re main, 91 400 km d'origine, toujours garage. Prix : 4 000 €. Tél.: 07 86 97 57 98 (dépt. 06).



Renault Grand Espace III 2,0l RXE de 1998, 8 cv, ess, BV mécanique, 7 places, 218 000 km, clim, radio CD, distri. faite à 190 000 km, bon état, CT OK. Prix : 2 250 € à débattre. Tél.: 01 69 78 70 51 (dépt. 91).



Renault Monaquatre de 1932, type UY, complète, conduite à droite, radiateur neuf, pour pièces sans CG. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 82 06 32 56 (dépt. 69).

Renault Ondine, gris bleu, bon état général, à restaurer ou pour pièces, moteur tournant. À prendre entière. Prix : 2 200 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault R1136 de 1971, restauration complète A à Z, travail pro, arceaux 3 points, ressort court avant, train AR R8G culasse neuve sans plomb, CG. Tél.: 06 31 82 25 11 (dépt. 91).

Renault Rambler Classic de 1965, 3e main, CGFN, carrosserie bon état, 4 pneus neufs, moteur tournant, détails à finir avant CT, rare. Prix à débattre. Tél.: 05 56 64 70 13 (dépt. 33).

ROVER



Rover 2000 de 1992, 9 cv, essence, 96 000 km, état impeccable, sans rouille ni perforation, jantes alu, attache AR + pièces neuves, toujours dans garage et entretenue, int. impeccable. Tél.: 07 62 94 55 17 (dépt. 27).

SAAB



Saab SE 2.0l 150 ch, voiture très entretenue, dossier factures environ 3 000 €, vendue neuve en France, clim, JA, sièges chauffants, capote électrique, 4 vraies places, cuir, bon état général, 288 000 km, avec CT, petit prix. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

SIMCA

Simca 1000 de 03/01/1962, BA, V8, CG normale, bon état, avec lots pièces mécanique et carrosserie. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 31 82 25 11 (dépt. 91).



Simca 1000 Rallye 3 de 1978, 45 000 km, S1ND2, restaurée en 2001, idéale pour montées historiques et sorties club (restaurée dans ce but). Arceau d'origine Devil 6 pts, carte grise normale. Prix : 39 000 €. Tél.: 06 08 83 85 89 (dépt. 01).

Simca 1100 GLS de 1972, marron métal, CGN, tournante. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).



Simca Marly de 1959, rare et belle voiture, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

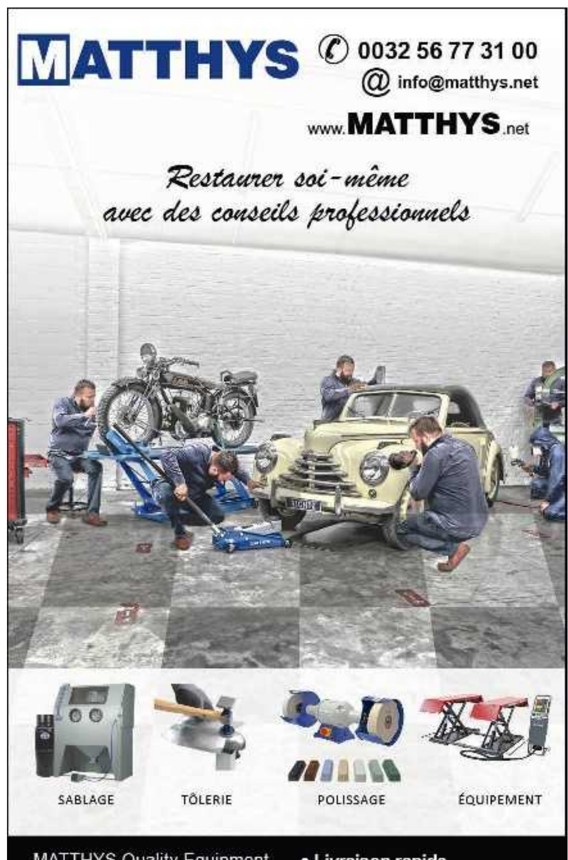


Simca Océane de 1962, complète, à restaurer, moteur Rush super bloqué, corrosion perforante ailes arrière, CG française en règle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



ATTENTION NOUVELLE ADRESSE !

Groupe Hommell / GAZOLINE Service petites annonces
Les Écluses • 28 quai Gallieni • 92150 Suresnes



Ventes autos (suite)

SIMCA

Simca P60 de 1962, avec CG, à restaurer. Prix : 450 €. Tél.: 06 25 48 16 95 (dépt. 30).

SUZUKI

Suzuki 410 de 1983, carburateur 1000 cm³, bâchée, CT OK 10/2019, superbe état. Prix à débattre. Tél.: 00 41 762 961 171, Suisse.

TALBOT



Talbot 1510 GLS de 1981, 83 580 km origine, révisée entièrement, toutes options, peinture neuve, toujours garage, non fumeur, CT OK, part par la route. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 86 16 11 83 (dépt. 64).

Talbot Samba cabriolet de 1985, 80 ch, 138 000 km, noire, capote en bon état, maître-cylindre de freins neuf, CT du 20/05/2019 ok. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 27 91 10 99 (dépt. 78).



Talbot Samba GLS de 1982, 115 800 km, révisée entièrement, peinture neuve, toujours garage, non fumeur, rien à prévoir. Prix : 3 100 € cote LVA. Tél.: 06 86 16 11 83 (dépt. 64).

TOYOTA

Toyota Supra 3,0l Twin turbo LHD de 1994, 279 500 km, volant à gauche, 4 places, manuelle avec traction arrière, affichage température extérieure, airbags conducteur et passager avant, boîte de vitesses 6 rapports, boîte à gants éclairée et verrouillable. 6 000 €. Mail : dimosoftwarelimonest@yahoo.com (dépt. 62).

Toyota Supra 3.0l Twin turbo LHD de 1994, 183 000 km, original main gauche, 6 vitesses turbo Targa. 5 500 €. Mail : lemarcosmorenop@yahoo.com (dépt. 71).

TRIUMPH



Triumph TR4 de 1963, restauration complète 50 km, depuis CT 0 défaut. Prix : 34 000 €. Tél.: 06 76 31 02 24 (dépt. 18).

Annonce Pro



Triumph TR4 A IRS de 1966, belle carrosserie et beaux dessous, moteur refait avec 8 000 € de factures françaises, prête à rouler. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Triumph Spifire MK de 1972, 132 000 km, rouge, restaurée depuis châssis en 2014 hard-top rouge neuf, overdrive, couvre tonneau, freins neufs, 4 pneus neufs, moteur + boîte refaits, intérieur noir très propre, capot ok, volant Moto Lita, roule très bien. Prix : 12 000 €. Tél.: 00 32 475 94 28 85, Belgique.

Triumph TR 6 Overdrive de 1973, 96 000 km, boîte neuve, échappement récent, moteur parfaitement réglé, pas de rouille (origine Texas en 2018). Peinture en bon état, légères traces d'usage, casquette tdb neuve, siège tissu et simili cuir, capote et couvre tonneau, très saine. Prix : 22 400 €. Tél.: 06 79 37 63 51, bmeens@wanadoo.fr (dépt. 78).

VOLKSWAGEN



Volkswagen 181 de 1974, 49 000 km, voiture radio, moteur 1600 cc, allumage blindé, capote neuve, crochet de remorquage, carte grise collection, part par la route. Prix : 12 500 €. Tél.: 06 07 76 73 45, jacques.giraud@gmail.com (dépt. 61).

Annonce Pro



Volkswagen Golf GTi 16S de 1987, révisée, 230 000 km, toit ouvrant et sièges semi-électriques, distribution, freins avant et pneus neufs, CT OK, belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Volkswagen Golf GTi groupe 1 de 1982, passeport technique Historique FFSA, très grosse préparation, énorme dossier factures et photos, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Volkswagen Golf II Country, CG, bon état. Prix : 8 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Volkswagen Golf III, avec CG. Prix : 150 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Volkswagen Polo Houston coupé Fox de 1992, essence, 5 cv, courroie distribution, pompe à eau changées, CT OK. Prix : 900 € à débattre. Tél.: 06 71 13 67 09 (dépt. 06).

VELAM



Annonce Pro



Velam Isetta de 1955, 13 000 km, très saine, mécanique entièrement révisée, pneus, batterie, train avant et freins neufs. Prix : 23 500 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). GarageEricMadoyan(Quincieux).

VOLVO



Volvo 480 ES de 1989, 1re main, 93 000 km, carte grise normale. Tél.: 06 48 99 39 63 (dépt. 80).

Achats autos

ALPINE

Alpine A106, bon état, ou à restaurer même en mauvais état. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

BMW

BMW 320 type E36, 150 000 km maxi, intérieur cuir, climatisation. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

CITROËN

Citroën 5HP Torpédo trèfle ou Ford T Torpédo, à rénover, complète roulante et tournante. Tél.: 03 21 82 89 05, 20h (dépt. 62).

Citroën CX GTi 2400 de 1978 à 1980, état d'origine. Faire offre. Tél.: 06 33 29 79 65 (dépt. 03).

Citroën SM avec moteur DS, dans l'état. Faire offre. Tél.: 06 49 86 99 06 (dépt. 34).

PEUGEOT

Peugeot 504 et 505 berline ou break, peu importe l'état, déplacement partout en France. Prix à étudier ensemble, enlèvement sur plateau. Tél.: 06 49 87 79 80 (dépt. 04).

RENAULT

Renault 4 L : état exceptionnel, faible kilométrage. Prix correct. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Renault 8, bon état pour faire une restauration. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault 30 TS ou TX de 1978 à 1980, en état d'origine. Tél.: 06 33 29 79 65 (dépt. 03).

Renault Caravelle 1100 S, à restaurer, année 1966 de préférence, complète et sauvable, étudie toute proposition raisonnable. Mail : Loi soncler@aol.com (dépt. 72).

SIMCA

Simca 1000, 1970 à 1977, à restaurer, caisse saine, avec ou sans méca. Région Grande Aquitaine. Tél.: 06 63 88 06 05, soir (dépt. 33).

Simca 1100 LX de 1974, couleur orange, bon état. Faire offre ou à restaurer. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Simca 1500 GL ou GLS, 1501 GLS ou Spéciale, Simca Régence, Simca Plein Ciel, état d'origine. Faire offre. Tél.: 06 33 29 79 65 (dépt. 03).

Simca Aronde, peu importe année et modèle, très bon état d'origine ou restauration concours, faible kilométrage. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

VOLVO

Volvo P1800 ou 1800 ES en état origine ou à restaurer. Faire offre. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 51).

Ventes deux-roues

Harley-Davidson pièces Sportster Evo. 883, 1000, 1200, kit 1200 neuf, culasses, cames, carters, freins, allumage + CDi, embrayage, cale-pieds, béquille, compteur bras oscillant câbles commandes visserie et autres. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Honda XR 600 400 Enduro et SM 88 à 200 : pièces neuves, cylindre, pistons, arbre à cames, allumage, embrayage, vilo, carters, freins, boîte de vitesses, faisceau Kick,

kit chaîne, suspensions, câbles, etc. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Mobylette Mobymatic de 1957, 200 € + Peugeot 103 SP de 1981, 100 €, à restaurer pour collection. Tél.: 06 67 54 16 46 (dépt. 64).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane 3 cylindres de 1974, échange possible contre Citroën Traction Avant. Prix : 13 000 €. Tél.: 07 66 24 06 37 (dépt. 60).

Pneumatique 10 roues de moto 1950. 200 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Yahama 750 XS de 1977 : 2 caches latéraux et dosseret AR noir, le tout en excellent état, 220 €. 2 pantalons noirs, style Barbour huilés noir, idéal manifestations hivernales, état neuf jamais portés, doublés matelassés, 1 TS et 1 TXL, tailles élastiques et zip côté, pattes d'éph, et pressions cuivre, 35 € pièce. Tél.: 06 22 01 25 01 (dépt. 73).

Yamaha 125 YAS1 et YAS2 : bas moteur, 300 €, fourche avec roue, 150 €, pots, 120 € et divers. Tél.: 06 33 29 79 65 (dépt. 03).



Yamaha 400 XJ, CG, bon état, 1 000 €. 125 DTMX, sans CG, 350 €. 125 SR, CG, bon état, 450 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Ventes pièces

ALPINE

Alpine A110 de 1976 : traverses AV/AR chrome Cibié orig. ø160 x 2 arceaux 4 pts, 2 Slicks 20/53/13 neuf, volant Moto Lita 330 pipe éch. adm carbu V85 orig. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Alpine A110 ou R8 Gordini de 1969 : pistons chemises 1296 forgés d'époque, très bon état, rare, 2 jeux type Mondial Condrillier. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A310 V6 : compteur kilométrique neuf. Faire offre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

AMILCAR

Amilcar M3 : carburateur type 26 IHG Zénith neuf carter cache soupapes, démarreur pont AR, Magneto Scintilla. Faire offre. Tél.: 06 56 84 28 68, HR (dépt. 16).

AUDI

Audi 200 turbo de 1985/1986, 5 cyl. : boîte de vitesses automatique. Tél.: 04 75 08 28 97 (dépt. 26).

Audi 60, 80, 80 Quattro, 90, 90 Quattro, 100, 100 Quattro, 200, 200 Quattro : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, environ 135 000 km et 235 000 km + carrosserie + accessoires, échange poss. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Cambridge A55 de 1956 : capot AR, boîte lames ressorts, pont train AV. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Austin Mini : moteur, capot, calandre, portes, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

AUTOBIANCHI

Autobianchi Abarth : volant 2 branches. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

AUVERLAND

Auverland A3 de 1989 : bâche haute, pare-chocs, crochet, planche de bord, porte AR, système de chauffage, servo frein avec pédalier, capot AV, 2 sièges AV. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

BMW

BMW 1600 à 2002 Tii berline, coupé, cabriolet : feux AR ronds, très bon état. Prix : 100 € la paire. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

BMW 316i de 1995 : 4 jantes alu + 1 acier 205/60R15, 100 €. 4 pneus neige, très bon état 205/60R15 91T, 120 €. Tél.: 02 38 44 60 19 (dépt. 45).

BMW de 1964 à 1996 : pièces, moteurs boîte, pont 1600, 1800, 2000, 1602, 2002, 2500, 2800, 3,3l, 30 CSi, 633 CSi série 5 E12, E28, E34, M5, M3 et E30, 316, 318i, 320i, 323i, 325i, 325iX, 324D, 324TD. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

BUGATTI

Annonce Pro



Bugatti carrosserie type 30 de 1925, avec origine connue, dans son jus à remonter, très belle patine, sans châssis, sans numéro. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CHEVROLET

Chevrolet Buick Skylark de 1981 : 2 portes, aile AVG, 80 €, vitre porte droite, intérieur velours bleu (manque siège AVG) 80 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

CHRYSLER

Chrysler 160 de 1971 : moteur boîte. Chrysler 180 de 1972 : boîte pont, phare, clignotant avant neuf, pochettes de joints, moteur et joints de culasse neufs 160, 180, 2 litres. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën 2 CV de 1976 : 2 cuvelages rectangulaires. Prix : 30 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 22).

Citroën 2 CV ou Dyane : 2 armatures de sièges avant, bon état, avec dossiers de formes asymétriques, pas de livraison possible, à retirer sur place. Prix : 30 €. Tél.: 06 32 59 37 01, maurice.pisani@gmail.com (dépt. 26).

Citroën 2 CV : 1 support phares ancien modèle. Prix : 30 €. Tél.: 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Citroën 2 CV : moteur avec boîte en bon état de marche, SAA Citroën AM2 0489047378 12 volts, + barre de direction type 69 03 16 66 99. Prix : 400 €. Tél.: 06 69 21 86 37 (dépt. 57).

Citroën 2 CV : plancher neuf AK350, AK400, pièces d'origine, 65 €. Radiateur d'huile, 7 éléments, 1 modèle neuf, 50 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Citroën 2 CV 4 : moteur non bloqué + boîte 2 CV 4 AYA2. Prix : 80 € à prendre sur place. Tél.: 06 68 43 09 75, guigui062011@hotmail.fr (dépt. 06).

Citroën 2 CV 4 : moteur, 2 portes AV, garniture banquette AR, 2 phares rectangulaires moyen, 2 coques phares ronds neuves, 1 silencieux s/s boîte, 1 compteur 1964, bon état. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

Citroën 5 HP : châssis et pièces. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën Acadiane : diverses pièces mécaniques + autres. Tél.: 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Citroën Ami 6 break : châssis bon état, complet + porte de coffre AR et diverses pièces. Tél.: 06 29 79 01 15 (dépt. 13).

Citroën Ami 6 : porte AV droite, neuve 230 €. Porte AV droite occasion nue, très bon état, sans rouille, 80 €. Face avant Ami 8 saine, calandre, pare-chocs, clignotant, 80 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Citroën Ami 6 : portes AVD/ARD encadrement métal, ARG encadrement alu. Ami 8 : portes AVD/ARD. Ami 8 break : porte ARD. Dyane : porte ARD/ARG. Prix : 230 € pièce ou 1 100 € le lot de 11 portes. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën BX GTi 16S de 1991, complète pour pièces, sans CG. Tél.: 06 81 41 37 86 (dépt. 50).

Citroën BX Sport : siège neuf. Prix : 140 €. Tél.: 02 38 42 00 86 (dépt. 45).

Citroën C15 diesel : toutes pièces moteur et tôleries, feux phares ext. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën CX GTi turbo 2 : pièces, un échangeur air/air avec ses 2 durites, un silencieux central très bon état et très rare. Prix à discuter. Tél.: 04 68 71 54 07 (dépt. 11).

Citroën CX : int. chevrons avec panneaux de portes, 350 €. Pare-chocs AV/AR, les deux modèles optique bi-iodes, 100 €. Rétro, 45 €. Jante alu en 14, 40 €. TRX, 70 €. Vis pour jantes alu, 4 € pièce. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën DS break : moteur boîte. Tél.: 06 89 80 39 46 (dépt. 44).

Citroën DS Super 5 de 1973 : porte avant, côté conducteur. Tél.: 07 82 53 80 41 (dépt. 74).

Citroën DS : boîte mécanique 1e modèle, 450 €. Aile AR de 1957 sous apprêt, 120 €. Aile AV avec ouïe de 1958, 150 €. Aile AV de 1963 à 1967, 200 €. PC AR de 1958, 200 € + pièces diverses. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 vitesses + 2 roues avec écrou central, + jantes 5 trous, échange possible contre intérieur DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën DS/ID : 1 jante, pipe admission n°DX141-10 4, 1 cache culbuteur alu, 2 plaquettes de freins pour 1 roue. Prix : 30 € le tout. Tél.: 02 35 29 14 44 (dépt. 76).

Citroën DSuper 5 : 1 capot, 2 ailes, 1 aile droite, 1 attelage, 4 cuvelage de phares + optique + verre, 1 train avant avec cardans, pièces diverses + garnitures portes. Tél.: 06 07 28 53 34 (dépt. 42).

Citroën Dyane : 1 paire de phares neufs (cuvelage optique cercle) en Marchal code ancien. Prix : 200 € port compris. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën GS : aile AR gauche neuve, 140 €. Filtre à huile, 5 €. Plaquette freins à main, 10 €. Occasion capot avant aile avant, 50 €. Aile avant saine, 45 €. Feux AR clignotant. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Citroën moteurs CX2000 2200 carbu de 1977, BX 1,4l carbu 5 vitesses, BX 1,6l XMV6 injection AX diesel CX/C25 diesel de 1986. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).



Citroën pare-buffle AV/AR, 120 €. 2 planchers Dyane, 180 €. Coffre AR à outils pour ancêtre Weiman, 120 €. Jerrican secours pour 4 CV, 160 €. Galerie porte valise AR, 80 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Citroën Rosalie 8, 10 cv : collecteurs admission échappement réf. RTA M68 M75, 1 autre pour Citroën B14. Prix : 150 € pièce, port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Citroën Traction 11 BL de 1953, caisse et sellerie saines, pneus récents, sortie de grange, prévoir remise en route. Prix : 11 500 €. Mail : annemarie.darizcuren@laposte.net (dépt. 37).

Citroën Traction AV de 1950 : 11 cv optiques neuves, calandre B BL, antibrouillard 670 630, deux jockey feux d'aile accessoires, phares 15/6 chromés neufs. Tél.: 01 34 74 07 45 (dépt. 78).

Citroën Traction ; 1 culasse 11D, 1 volant moteur, bielles pour 11 Perfo, 1 culasse, 1 boîte, 1 moteur, pipe adm et échapp, démarreur, pompe à eau, portes, capot. Tél.: 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Traction : 1 volant de 1938, jante, moteur, boîte, cardans 11B et 11BL, tambour, train AR 11BL, divers pignons de boîte, boîte 4 vitesses de DS, démarreur. Tél.: 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Traction : 3 jantes, 2 sièges tubulaires, 1 pare-chocs arrière, 1 cache roue arrière ø71,5 cm. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Citroën XM : int. cuir noir, 350 €. Pare-chocs AV/AR, 100 €. Hayon 100 €. Phares AV/AR, 60 €. Break 2,5ld complet 1 000 €. Tél.: 06 62 86 86 07, après 17h (dépt. 59).

Citroën Xsara : 2 jantes bon état, 1 feu AV GSA, 2 feux AR, 2 éclaireurs de plaque neufs. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

DATSUN

Datsun Cherry 100A de 1975 : nombreuses pièces. Tél.: 06 38 32 17 28 (dépt. 34).

DODGE

Dodge WC de 1943 : culasse 6 cylindres, dynamo 12 volts, transmissions cardans divers, 2 roues pneus bon état, 2 roues pneus HS, boîtier commande de treuil, clé de roue, filterette. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Dodge WC de 1943 : radiateur, crochet AR, boîtier + colonne de direction, volant, réservoir, goulotte 2 modèles, régulateur 6V, 2 demi pare-chocs AV, sytème de freins à main. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Dodge WC de 1943 : un lot oméga de renfort intérieur des côtés, pour refaire caisse de 1956/1957, donne avec 1 aile AR. Prix : 150 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

EXCELSIOR

Excelsior joints de culasse, essence diesel : 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteurs. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

FIAT

Fiat X 1/9 1500 de 1982 : pièces carrosserie, électrique, feux AV + AR + divers + A112 Abarth 82, échappement compteur cric. Tél.: 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

FORD

Ford A : 3 jantes rayons, ø 47 cm largeur 100 cm. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ford Amérique : moteur 6 cylindres, boîte auto de 1956, avec tous ses accessoires déposé depuis 30 ans. Prix : 350 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Ford Capri RS 2600 de 1972 : moteur V6 injection. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Ford Capri : moteur 2 litres OHC sans culasse, 350 €. Collecteur admission échappement avec carbu double corps filtre à air, 150 €. 4 jantes alu, 300 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Ford Fiesta XR2 : pièces neuves, embrayage renforcé complet Sachs, freins complets, volant sport, bobine HT, faisceau AV, 3 jeux de bougies, filtres et divers. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Ford Fiesta XR3i de 1987 : portes, hayon, intérieur, optiques, feux, jantes alu, boîte, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford Granada 2,6l auto V6 de 1975 : 2 amortisseurs AR neufs, 40 €. 4 jantes tôle neuves avec pneus cloutés 5 trous, 60 € les 4. Carburateur Solex, 25 €. Démarreur, 25 €. Tél.: 06 31 57 71 57 (dépt. 76).

INNOCENTI

Innocenti Abarth : volant 70 HP, 2 branches. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Innocenti De Tomaso : 4 jantes alu, vitres latérales D et G. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

JAGUAR

Jaguar Type E de 1969 : jantes rayons 15 pouces. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Jaguar : 1 jante à rayons, bon état, réf. X4 455C. Prix : 100 €. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Jaguar XF120 : 2 jantes rayons 16 pouces avec pneus. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Jaguar XJ40 de 1989 : boîte transmission et train AR, complète ou en pièces, très bon état. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Jaguar XJ6 4,2l série 1 : 1 aile AVG, 70 €, 2 portes AVG et AVD, 80 € pièce. 1 porte ARG et ARD, 80 € pièce. 3 tôles sous ailes ARG et ARD, 30 € pièce. 2 charnières, 25 €, 1 malle AR, 100 €. 1 pare-chocs AV et AR s/butoir 80 €, 1 pare-chocs AR, 120 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Jaguar XJS de 1983 : magnifique intérieur complet, cuir tabac, très bon état, + moquette. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

LANCIA

Lancia 1600 HF turbo de 1988 : 2 moteurs dont 1 avec turbo et embrayage, roue, trains AV/AR, divers. Tél.: 03 83 81 29 58 (dépt. 54).

Lancia Beta de 1972 : 4 enjoliveurs de roue. Prix : 25 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 22).

MERCEDES

Mercedes 190 de 1983 : 4 jantes en tôle 5 trous réf. : 2014 000 502. 30 € les 4. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord, roues complètes, démarreur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Mercedes 220D de 1978 : pièces moteur boîte très bon état avec CG, jantes alu stock pièces. Tél.: 06 89 80 39 46 (dépt. 44).

Mercedes 250 TD : 5 jantes alu très bon état, se monte sur VWT4, avec kit écrous antivol + 2 pneus Firestone TZ300 195/65/R15 91H, 500 km. Prix : 350 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Mercedes Classe E de 1998 : BVA diesel, 35 000 km. Prix : 800 €. Tél.: 06 44 36 23 67 (dépt. 38).

Mercedes MB 100 : phares, feux AR, enjoliveurs, grilles d'aération. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Mercedes Ponton : feux AR 50 € pièce. Mercedes 190 (W201) portes AV 60 € pièce, capot AV 70 €, capot AR avec aileron 80 €, 4 jantes alu ø15, 100 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

MG

MG A 1300 : 4 jantes peintes à rayons avec les 4 écrous papillon, bon état. Prix : 450 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

OPEL

Opel Astra G de 1999 : set de 3 appuis-tête arrière. Faire offre. Tél.: 00 32 474 25 92 03, Belgique.

Opel Commodore 6 cyl. de 1974 : culasse complète, delco, démarreur, alternateur, pompe à eau, servofrein, pont AR, jantes tôle 5x14, carter, moteurs, bielles. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Opel Manta B de 1975 à 1989 : pièces SP, GT, GTE, GSi Fréquelin, capot, freins AV/AR, maître-cylindre, pompes à eau, allumeur bobine HS + module 12 bougies filtres + divers. Donne en plus huile synthèse. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).



Ventes pièces (suite)

OPEL

Opel Rekord coupé mot. boîte 6 cylindres, 2,2l, 450 €. 2 sièges AV simili, bleu, 150 €. Porte G/D, capot, 200 €. Moteur boîte Kapitan, 6 cylindres 2,9l, 450 €. Moteur Kadett 1000, 200 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

PANHARD

Panhard 24 CT PL 17 : épave pour pièces avec CG, plusieurs antibrouillards ronds ou blancs ou jaunes ou rectangulaires. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Panhard épaves avec CG pour pièces 24CT BT plusieurs carbus de 22 à 34 Solex Weber Dell'Orto Zénith pour Rosengart LR45 Canadienne et LR64. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Panhard Z : capots AV/AR, 150 €. 17 :: capots AV/AR, 150 €. 24 : ailes et capots AV/AR, 150 € + diverses pièces. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

PEUGEOT

Peugeot 106 : sièges AV et AR très bon état, capot hayon, 2 portes vitres électriques, 4 jantes alu, très bon état. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Peugeot 203 de 1951 : 1 baguette d'aile AV, 1 baguette d'aile AR, 2 baguettes de portières AV et AR, 1 baguette de calandre longueur 46 cm, 1 Robri ARD devant l'aile réf. : D248, presse-étoupe de pompe à eau neuf jamais utilisé. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 203 : 1 maître-cylindre de freins neuf. Prix : 60 €. Tél.: 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Peugeot 203 : 2 ponts, 300 €, 1 moteur + radiateur, 600 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 203 C : 4 portes 40 € pièce, réservoir 70 €, capots AV 70 €, AR 50 €, jante 40 €. Tél.: 06 62 82 16 10 (dépt. 01).

Peugeot 203/403 : 2 phares Marchal, 2 antibrouillards + supports pour calandre 203, 1 tableau de bord 1er modèle, 2 antibrouillards 403 cabriolet. Tél.: 01 34 74 07 45, 13h ou 19h (dépt. 78).

Peugeot 204 : 1 calandre plastique, 50 €, 1 pare-chocs inox AR sans caoutchouc, 60 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Peugeot 204 : 2 portes avant berline et 2 portes avant et arrière plus hayon pour 204 break, bon état, petit prix. Tél.: 06 24 74 33 58 (dépt. 24).

Peugeot 204 : porte AVG neuve. Prix : 120 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Peugeot 204/304 : panneaux de portes AR D et G neufs, galerie, pare-chocs AV/AR, radiateur neuf + 1 occase. Tél.: 02 33 66 25 00, HR (dépt. 61).

Peugeot 205 CTi : deux jantes alu. Prix : 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 de 1986 : moteur à plat avec sa boîte. Tél.: 06 84 10 92 30 (dépt. 42).

Peugeot 205 ES : arbre à cames neuf, dans boîte. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 205 GL de 1984 : toutes pièces moteur et tôleries, pare-chocs, phares feux ext. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1,9l : réservoir essence. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 : tableau de bord, phares droit/gauche H4, feux AR 1er et 2e modèle, rétroviseur, commodo. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Peugeot 302 de 1936 : 2 moteurs à remonter, complets. Faire offre. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).

Peugeot 304 1er modèle : bloc compteur de vitesse, parfait état. Prix : 50 € port compris. Tél.: 06 98 22 82 21 (dépt. 52).

Peugeot 304 : 4 jantes, 1 roue complète. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

Peugeot 309 : boîte, attelage 405, 2 rétros G, 1 neuf. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

Peugeot 4 jantes alu 14'' avec enjoliveurs, boulons de fixation antivol pour 405, 306, 205, BX. Prix : 120 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Peugeot 403 404 pick-up : ridelle ARG, porte échelle, glaces AR 403, alternateur 403, phares et feux AR, 5 roues, soufflets cardan + divers. Prix : 150 € le lot. Tél.: 06 44 13 72 54 (dépt. 73).

Peugeot 403 8 cv : crémaillère, amortisseurs avant, boîte de vitesses. Prix : 40 €. Tél.: 06 70 53 73 60 (dépt. 04).

Peugeot 403 : grille de calandre, 40 €, 1 capot 80 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Peugeot 403 : nombreuses pièces carrosserie et mécanique. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 403/404 break familiale : galerie marque Supless, 6 points de fixation long. : 2,2 m, large : 0,97 m avec les boulons et les tampons caoutchouc. Prix : 100 €. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).



Peugeot 404 diesel : 4 enjoliveurs de roue, en bon état. Prix : 40 €. Tél.: 06 10 36 90 34 (dépt. 37).

Peugeot 404 : capot AV, pare-brise et lunette AR. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 405 diesel : deux disques de freins avant d'origine. Prix : 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 405 : 5 jantes. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 504 break : aile arrière gauche, neuve. Prix : 200 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR

Peugeot 504 cabriolet : deux phares LP route réf. : 621125, 1969/1975, neufs. Tél.: 02 96 45 56 17, HR (dépt. 22).





Peugeot 504 coupé : ensemble de glaces teintées vert comprenant pare-brise AV/AR, vitres portières latérales, déflecteurs en lot ou au détail, 2 intérieurs complets : sièges, banquettes, habillage portières et places AR, 1 correct, le deuxième fatigué. Faire offre. Mail : patrick.harmand@wanadoo.fr (dépt. 95).

Peugeot 504 coupé : portières, capot AV, panier roue de secours, bas de caisse droit, pare-chocs AV/AR, pont avec arbre groupe ventilo, habillage intérieur simili marron, plage AR, tableau de bord, bloc compteur, console BM/BA. Faire offre. Mail : patrick.harmand@wanadoo.fr (dépt. 95).

Peugeot 504 diesel : démarreur 9 dents. 70 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Peugeot 504 : 2 phares AV kangourou D/G, 1 phare G, feux AR, collecteur, visière de toit ouvrant, tableau de bord cadrans ronds. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Peugeot 504 : porte ARG, neuve, 230 €. Portes occasion, 150 €. Capot malle AR, 4 jantes alu Amil, 300 €. Pare-chocs AV occasion, 150 €. Optiques neuves et occasion, 80 € à 150 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Peugeot 505 SRDT : carrosserie, culasse complète, galerie. Tél.: 06 89 80 39 46 (dépt. 44).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 911/944/924 : volant d'origine, changement du moyeu possible, très beau proche du neuf. Prix : 290 € frais de port inclus. Tél.: 07 89 27 15 47 (dépt. 45).

Porsche 924 : un ventilo neuf Bosch réf. 321 819 021. Prix : 30 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø 15, culasse, boîtier, débitmètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

RANGE ROVER

Range Rover P38 de 1990 : 2 barres de toit origine. Valeur neuves : 180 €, vendues : 60 €. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

RENAULT

Renault 4 CV de 1954 : 1 démarreur à tirette Ducellier 6V réf. : 401A. Prix : 60 €. Tél.: 06 31 60 25 47 (dépt. 76).

Renault 4 CV : caisse nue possible avec portes, capot ou train AV, sur base saine, pas de carrosserie à faire, plus divers pour 4 CV. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Renault 4 CV : radiateur eau en cuivre neuf, origine "chausson" réf. : 8530603 neuf. Prix : 400 €. Tél.: 06 31 82 25 11 (dépt. 91).

Renault 4 CV : sièges AV baquet origine, moteur complet à rev. tambours AV/AR rect. galerie alu Saprar Jerrican ess, roue sec. ailes AR G/D, feux AR Scintex. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 4 de 1963 : boîtes de 3 vitesses et 4 vitesses alu et fonte. R5L de 1982, R5 4 vitesses, R5 GT turbo de 1985, R6, R18 TL + diesel, R 25GTX 2,2l. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 F4 ou R5 Société : 3 jantes tôle. 20 €. Tél.: 07 68 70 07 43, tcheki34@hotmail.fr (dépt. 34).

Renault 4 version A : 1 hayon + lunette AR 40 €, 1 porte AVD et ARG 20 € pièce, 1 passage de roues AVD et AVG 20 € pièce, 1 réservoir essence 40 €, 1 train AR fonte complet 80 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Renault 5 Alpine de 1978 : moteur boîte 115 000 km. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 70 70 79 47 (dépt. 50).

Renault 5 Alpine turbo : 4 jantes alliage à restaurer, pneus HS, à prendre sur place. Prix : 160 € le lot. Tél.: 03 58 07 59 10, bugatti95560@yahoo.fr (dépt. 58).

Renault 5 GTL 2 portes : hayon arrière, portière gauche, 2 phares bon état, démarreur. Tél.: 06 20 85 73 84 (dépt. 77).

Renault 5 turbo 1 et 2 : étriers de freins AV et AR, origine, neufs. Faire offre. Tél.: 06 07 36 13 68 (dépt. 09).

Renault 5 Turbo 1 : tissus d'origine pour sièges et garnitures de portes, neuf, strictement d'origine, rouge rayé de bleu, largeur : 1,40 m, vendu au mètre linéaire – quantité limitée. Faire offre. Tél.: 06 07 36 13 68 (dépt. 09).

Renault 5 turbo 2 ou Alpine A310 : jante AR, réf. 195 TR 365 FH 15, très bon état, pas de frottement. Prix : 200 €. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Renault 5 turbo T1 T2 : cylindres étriers de freins AV et AR neufs, d'origine. Faire offre. Tél.: 06 07 36 13 68 (dépt. 09).

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glaces, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : porte gauche nue, modèle avec les deux trous, un pour le bouton poussoir et l'autre pour la serrure, à venir chercher dans la Nièvre. Faire offre. Tél.: 03 58 07 59 10, bugatti95560@yahoo.fr (dépt. 58).

Renault 5 TX de 1982, jeu de glaces teintées vertes : pare-brise, portes, custodes ouvertes et glace arrière avec dégivrage, à prendre sur place. Tél.: 03 58 07 59 10, bugatti95560@yahoo.fr (dépt. 58).

Renault 6 de 1974, complète pour pièces, bon état, pas de carte grise, + tableau de bord ancien modèle et une calandre avec enjoliveurs chromés complète. Tél.: 06 29 79 01 15 (dépt. 13).

Renault 6 type R1181 : lot pièces mécanique, moteur, boîte, carrosserie, bon état, 2m3. Prix : 500 € le lot. Tél.: 06 31 82 25 11 (dépt. 91).

Renault 6 : aile avant gauche, 2 séries, très saines, 45 €. Joue d'aile avant gauche saine, 45 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Renault 8, 8G : 4 ailes larges en polyester, forme arrondie pour roues 6'', 7'', 8'', ou 9'', large neuves + pièces, + pignons. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8, Floride de 1967 : traverse arrière neuve, avec renfort central type R8 G, base de prix : 170 € à 180 € + pièces R8 optiques + 1 cercle. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8, R8 G, A110 : pignonnerie complète de boîte 4 et de boîte 5 + couple boîte 5 8 x 35 8 x 31 et 8 x 33 + 3 pignons boîte 5 en 42D 37D 35D + 5e. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 : intérieur rouge, revues Échappement de 1984 à 2013. Faire offre. Mail : jacqueycoralie@orange.fr (dépt. 70).

Renault 8G, A110 de 1971 : pignonnerie complète de boîte 4 et de boîte 5, origine et courte, avec petits accrocs + pignonnerie 3e, 4e et 5e + baladeurs à voir. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 10 phase 2 : jupe AR neuve. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

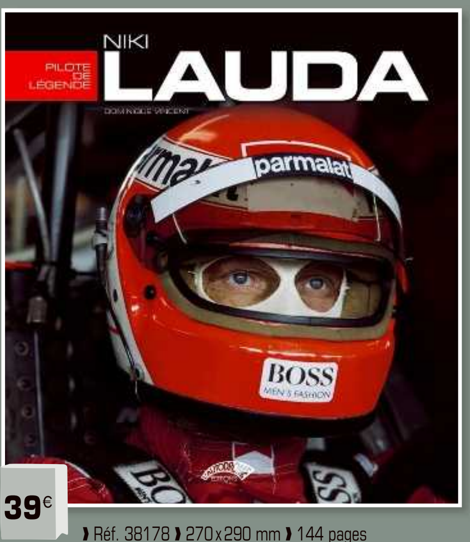


NOUVEAUTÉS

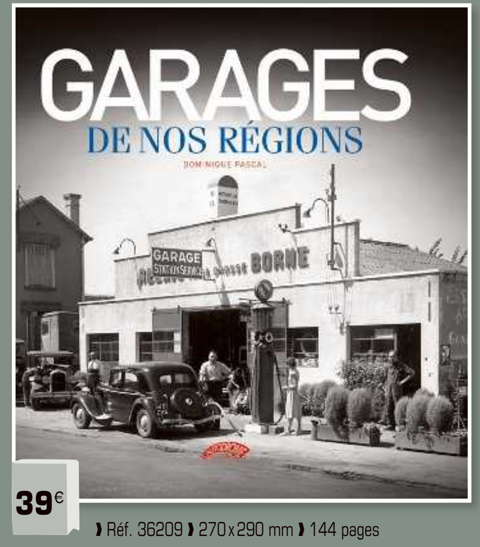




39€ › Réf. 38177 › 270x290 mm › 128 pages



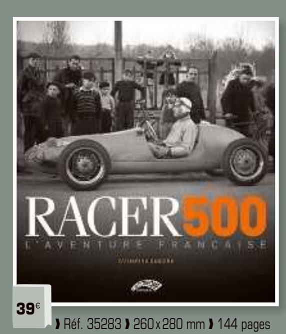
39€ › Réf. 38178 › 270x290 mm › 144 pages



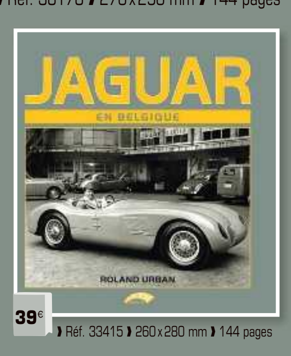
39€ › Réf. 36209 › 270x290 mm › 144 pages



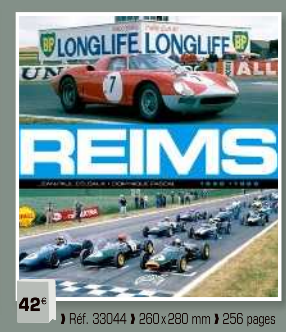
39€ › Réf. 36208 › 270x270 mm › 144 pages



39€ › Réf. 35283 › 260x280 mm › 144 pages



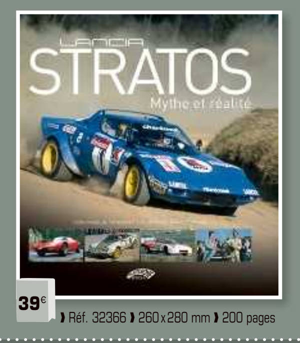
39€ › Réf. 33415 › 260x280 mm › 144 pages



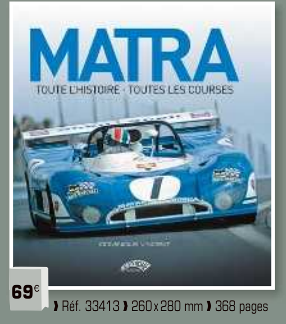
42€ › Réf. 33044 › 260x280 mm › 256 pages



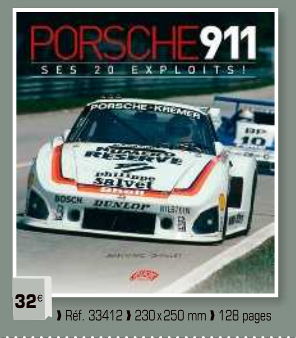
39€ › Réf. 32364 › 260x280 mm › 160 pages



39€ › Réf. 32366 › 260x280 mm › 200 pages



69€ › Réf. 33413 › 260x280 mm › 368 pages



32€ › Réf. 33412 › 230x250 mm › 128 pages

Les frais de port sont **offerts** à partir de **2 livres achetés**



BON DE COMMANDE

Groupe Hommell **WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM**
Rubrique : Librairie

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
L'Autodrome Éditions
60643 Chantilly cedex

Je souhaite recevoir cette (ces) références :

☐ 32364 ☐ 32366 ☐ 33044 ☐ 33412
☐ 33413 ☐ 33415 ☐ 35283 ☐ 36208
☐ 36209 ☐ 38177 ☐ 38178

Total : .... €
+ 6 € (de frais de port) = ... €

FRAIS DE PORT OFFERTS À PARTIR DE 2 LIVRES COMMANDÉS

☐ Je règle par carte bancaire

N° ____ ____ ____ ____ ___

Expire le __ / __

☐ Je règle par chèque, à l'ordre de SFEP

Date et signature obligatoires :

Nom/Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : @ :

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs) GAZAD2273

Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours. La société SFEP, située 28 quai Galliéni à Suresnes (92150), est responsable du traitement et de la collecte des données afin de réaliser la commande. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus. SAS SFEP - RCS Nanterre 333 454 148.



Ventes pièces (suite)

RENAULT

Renault 1093 Dauphine : optique Cibié 180 mm neuf, réf. : 8543005. Prix : 120 €. Tél.: 06 31 82 25 11 (dépt. 91).

Renault 12 break de 1971 : 1 feu AR gauche complet. Prix : 20 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 22).

Renault 12 Gordini : tableau de bord, PC AV et AR, portes direction, pare-brise, jantes, lunettes coffre colonne complète Neiman, feux AR réservoir divers. Tél.: 06 13 23 34 52 (dépt. 93).

Renault 12 TL : pièces moteur + boîte. Tél.: 06 03 87 06 40 (dépt. 06).

Renault 12 TL/TS 1969 à 1980 : volant Sport, freins AR, maître-cylindre neufs, pompe à essence bobine HT, longues portées Cibié, 12 bougies + faisceaux filtres huile + essence x 4 câble freins à main, + lot huile, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Renault 12 : 2 portes avant, 2 portes arrière et capot, bon état, petit prix. Tél.: 06 24 74 33 58 (dépt. 24).

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs AV, réservoir, cardans, démarreur, Neiman. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 de 1975 : pare-chocs arrière complet, très bon état. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).

Renault 16 TS série 1 : compteur, tableau de bord. Tél.: 06 89 33 56 65 (dépt. 06).

Renault 16 TX : tableau de bord, 130 € et aile AV gauche, 60 €, très bon état. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Renault 16 : boîte, culasse, démarreur, delco, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 : feux arrière complets avec leur platine série 1. Prix : 80 € le lot de 4. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Renault 18 turbo ou Fuego turbo : moteur complet avec sa boîte, 130 000 km, se monte aussi sur les monoplaces Formule Renault turbo de 1982 à 1988. Tél.: 06 33 29 79 65 (dépt. 03).

Renault 18 turbo, premier modèle : 4 jantes alu avec pneus. Prix : 100 €. Tél.: 03 85 82 92 43, d.chaux@orange.fr (dépt. 71).

Renault 20 : calandre, radiateur, compteur, optiques, démarreur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 21 TXi : 4 jantes alu Delta Mics, très bon état, réf. : 7 JX 15 H2. Prix : 200 € les 4. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 30 V6 : tableau de bord, volant, 4 étriers. Présent à la bourse de Reims. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avant de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault bagues étanchéité spéciales anti-fuites, sortie différentiel pour boîtes de vitesses 369 - 365 - 364 et UN (R5 Turbo, Alpines, Venturi). Faire offre. Tél.: 06 07 36 13 68 (dépt. 09).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio V6 Phase 2 : pièces neuves, étriers de frein AV et AR, disques de frein, ABS, cardans, moteur, boîte de vitesses. Faire offre. Tél.: 06 07 36 13 68 (dépt. 09).

Renault Clio, R9, R11 : calculateur boîte automatique type M neuf, dans sa boîte Renault, un contacteur multifonctions neuf, un potentiomètre de charge occasion, bon état. Prix : 250 € le lot, à débattre. Tél.: 06 77 88 99 68 (dépt. 50).

Renault Dauphine de 1960 : boîte 3 vitesses avec trompettes, arbres de roue tambours, traverse, ressorts, type 314 Dauphine 80 € + 2 arbres de roues R8, R10, 60 €. Prix : 150 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault Dauphine Gordini : moteur BV 330/02 318/15 310 ronde 4V 318 carré 4V, trains AV/AR Dauphine, démarreur Ducel 6128A 12V démarreur Ducel 6010D 6V. Tél.: 06 14 35 32 79 (dépt. 83).

Renault Dauphine : train AR avec boîte sur roue, capots AV et AR, boîte Tipo 314-20. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault Frégate Domaine : lot pièces mécaniques boîte de vitesses, moteur et autres carrosserie 6 m³. Prix : 1 000 € le lot. Tél.: 06 31 82 25 11 (dépt. 91).

Renault Frégate et 1 400 kg pochette rodage pour Renault mot. 668 Frégate et 671 Étendard. Prix : 60 €. Tél.: 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Renault Fuego GTS : diverses pièces moteur + boîte. Tél.: 06 03 87 06 40 (dépt. 06).

Renault Fuego : optiques, feux, calandre, cardans, moteur, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Gordini : moteur 670 05 propre non bloqué. Faire offre. Tél.: 06 61 60 10 52, eric.tricot@bbox.fr (dépt. 78).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1108 cm³, R4 F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL de 1981, R5L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L de 1983, Scenic 1,9 l DTi. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Renault pignon distribution Celoron neuf Frégate, 90 €. Pignon VTTEX réf. : 5205 KZ5 à KZ24, moteur 343 62 dents neuf, pignon Celoron neuf réf. : 6013691 56 dents. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Renault Super 5 de 1987, pour pièces. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Super 5 : 4 portes + hayon, 2 pare-chocs AR, 2 silencieux AR, 4 ailes AV, bon état, ventilo, câble frein à main, embrayage, + quelques pièces, bon état. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

ROVER

Rover 2200 TC de 1975 : moteur complet 5 000 km, boîte automatique, pont AR avec freins. Prix : 500 €. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

SALMSON

Salmson S4 61 : moteur, BV, pont, ailes AV/AR. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

SIMCA

Simca 1000 GLS de 1972 : compteur, tableau de bord. Tél.: 06 89 33 56 65 (dépt. 06).

Simca 1000 Rallye : carburateurs Solex, deux double corps horizontaux C35 PHH16 C35 PHH19, très bon état, va aussi sur Visa Chrono et Lancia Fulvia. Prix : 350 €. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Simca 1000 série 2 : moteur 60 000 km, étouffé à l'huile, 350 €. Capot AV, très bon état. Prix : 100 €. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Simca 1000 : 1 porte AVG. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 1100 Ti : 3 jantes alu insigne 1100 Ti. Prix : 150 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Simca 1301 : boîte de vitesses, pont AR, train AV et portes, moteur de 1000 de 1962 TBÉ, moteur boîte 1100 TBÉ, pièces Solara ailes gauche et droite, portes gauche et droite, capot, joints de culasse Simca tous modèles et pochettes. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Simca 8 : pont arrière complet, moteur Frégate 88x88 2141 cm³, moteur Bernard diesel T41 W0 W10, 2 cylindres 2 CV ø74 neuf, 1 joint culasse 504 diesel. Tél.: 04 74 67 89 28 (dépt. 01).

Simca Aronde : 2 boîtes de vitesses, 60 € l'unité. Boîte auto. 1501 de 1966, sans convertisseur, 60 €. Tél.: 06 12 84 08 68 (dépt. 91).

Simca Plein Ciel de 1959 : entourage cuir inter vert pour pare-brise et tout intérieur, très bon état. Prix : 60 € + frais de port. Tél.: 06 12 60 36 59 (dépt. 84).

Simca Rallye 2 de 1973 : 2 jeux phares Marchal neufs et occasion, d'époque, + 1 jeu pour Simca 1300 + enjoliveur + longues portée. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Simca Rancho : attelage, très bon état, 80 €. Neiman, 40 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

TALBOT

Talbot 1920/1930 : 1 pont 10 x 57 couronne, très bon état, sans pignon d'attaque, sans tube de poussée. Faire offre pour le lot. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Talbot Horizon : 1 porte ARD. Prix : 50 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Talbot Horizon : aile avant gauche, état proche du neuf, 70 €. Panneau de porte avant gauche neuf, 45 €. Panneau de porte avant droit neuf, Simca 1307 Solara, 45 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Talbot Solara : boîte de 5 vitesses, bon état. Tél.: 06 09 04 70 51 (dépt. 13).

TOYOTA

Toyota Celica de 1970 à 1986 : pièces. Échange possible. Tél.: 06 12 93 56 08 (dépt. 78).

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK4 : pare-brise, train AR, crémaillère, porte G, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf I de 1982 : toutes pièces carrosserie, mécanique, intérieur, roues. Tél.: 06 81 41 37 86 (dépt. 50).



COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMÉROS

Pour commander en ligne nos anciens numéros disponibles, rendez-vous sur notre site internet **www.gazoline.net**

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	52	53	55	56	58	60	61	62	63	64	65	66	67	69	71	73	74	75	76
77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142
143	144	145	146	147	148	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166	167	168	170	171	172	173
174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189	190	191	192	193	194	195	197
198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219
220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241
242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263
264	265	266	267	268	269	270	271	272													

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL

VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications.

soit .... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

Ventes pièces (suite)

VOLKSWAGEN



Volkswagen Golf 3 : pot échappement inox. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Volkswagen Golf GTi 1600 de 1982 : boîte 5 vitesses. Tél.: 07 70 70 79 47 (dépt. 50).

Volkswagen Passat de 1982 (32FZ1B) : lot de 4 portes, 2 portes avant en bon état. (Bleu métal plutôt foncé). Portes arrière blanches, 1 est moyenne, l'autre avec un peu de carrosserie à prévoir, elles ont leurs glaces. Faire offre. Tél.: 03 58 07 59 10, bugatti95560@yahoo.fr (dépt. 58).

Volkswagen pignon distribution Celoron neuf, tous types, 1 modèles 52 dents. Prix : 90 €. Tél.: 04 77 62 91 10 (dépt. 42).

VOLVO



Volvo 4 jantes d'origine 15 pouces avec sa boulonnerie, très bel état, 249 €. Deux Continental 195/65R15, 30% d'usure, 65 € la paire de pneus. Tél.: 07 89 27 15 47 (dépt. 45).

Volvo 122S : collecteur échapp. + admission alu, calandre, vitrage, berceau moteur, tambours, disques, cerclo volant, silencieux intermédiaire inox, pont, dynamo, démarreur, feux AR rouge + chrome, radiateur chauffage, tôles réparation, pompe essence, sellerie. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher. joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 140 : enjoliveurs jantes, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 carburateurs SU HS6 recond. à neuf, 2 Solex 40 ADDHE très bon état, accessoires tableau bord, commodo, poignées intérieur. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher. joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 1800ES : vitrage, hayon, vitre latérale AR, chromes du vitrage + tour hayon, console, compteurs, boîtier injection, rétro int, portes, Neiman, butoirs AR neufs, jantes, disques AV, calandre, collecteur échapp. + admission, crémaillère de vitre. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher. joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 240 break : alternateur, démarreur, rétros ext, vitres latérales AR, étriers AV + AR, boîtes 5 essence et diesel, 2 vides poches noir, pompe DA + support, calandre, 2 optiques + clignotants, Neiman, chromes pare-chocs AV + AR, baguettes carrosserie. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 240 : pièces GL 240 de 1980, argent métal, 4 portes + joints, 2 ailes AV, bavettes, 1 capot, 1 coffre, sièges AV et AR, velours bleu, clignotants, feux AR, radiateur, + diverses pièces, le tout en parfait état. Le lot ou détail. Tél.: 06 22 01 25 01 (dépt. 73).

Volvo 340 : optiques, radiateur, compteur, rétro ext. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV + AR, tambours, fusées, triangle, boîtier direction, arbre transmission, poignées ext. + int, aile ARD, mécanisme ess. glace, réservoir, capot, malle AR, ventilateur + radiateur chauffage. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher. joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo P1800 : portes, toit, tôles réparation ARD, levier de vitesses, couvercle boîte de vitesses, déflecteurs, ventilateur chauffage, caoutchouc pare-chocs, pont, mécanisme ouverture porte, seuils porte, dynamo + régulateur, démarreurs, boîte O.D, révisée. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo P1800 : rétro int, compte tours + compteur température rénovés, petits compteurs, jantes, vitrage, déflecteurs, poignées int. + ext, crémaillères vitre, radiateur chauffage, berceau moteur, 2 baguettes larges porte chrome neuf, 2 accoudoirs rénovés. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo pipe admission 6 cylindres avec les deux carburateurs SU et le filtre à air, va aussi sur Saab. Prix : 300 €. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Volvo V70/850/740 break : ailes AV, hayon, capot, portes, moteurs lève-vitre + essuie-glace AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15'' et 16'', volants, boîtes de vitesses, accessoires intérieur, rétros extérieur + intérieur. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher. joel51@gmail.com (dépt. 51).

DIVERS

Carburateurs plusieurs de 22 à 34 Solex, plus carbu Weber 30 iBA 36 DCNVH 5/101/36 iD F 44 AOK vertical Golf 1 066129025J, et Honda Civic, tous très bon état. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Carburateurs Solex double corps horizontaux 35PHH. Tél.: 06 09 04 70 51 (dépt. 13).

Ventes pièces (suite)

DIVERS

Démarreur Ducellier réf. 6109F 12VD3 neuf dents. Prix : 60 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Grilles calandres, diverses, pour voitures années 1970-1980. Tél.: 06 03 87 06 40 (dépt. 06).

Huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Faire offre. Tél.: 06 07 36 13 68 (dépt. 09).

Induit démarreur Paris-Rhône Ducellier dans emballage, VL, utilitaires, PL, tracteurs. Faire offre. Tél.: 06 56 84 28 68, HR (dépt. 16).

Lot de pièces environ 500, pour un poids d'1,5 tonne sur 2 palettes. À partir des années 50. À prendre sur place. Prix : 500 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Moteurs Bernard W10 sur brouette, Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Moteurs BV ponts C4, 11B, 11D, 15x6, DS, HY, J5, J9, 800, MK3, Boxer, P60, Simca 8, Combi, 1302, 203, 505, 1301, 10 épaves DS, HY, Iveco, 35Y8, B110, Perkins, Kawa, ZXT, 4XT, LTD. Tél.: 06 85 18 19 61 (dépt. 49).

Optiques verres de phares Marchal divers marques 10 € pièce ou en lot, optiques de phares complet en lot 5 € pièce, lot de feux rouges 5 € pièce, lot d'allumeurs 1930/1960 5 € pièce. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Pièces diverses : dynastar Renault 15 €, dynamo divers 15 € pièce, démarreur Citroën Traction ou Tube 15 €, démarreur 60V 12 volts 15 € pièce, démarreur pour mini tracteur tondeuse. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Pièces R4, Simca A90, Traction 11BL, Ford Sierra 4x4, Corvette C3, Saxo 1,5l D, Cherokee 2,5l diesel, R5, Fiesta diesel, revues, mascottes, outillage. Tél.: 04 69 35 52 28, laisser message merci (dépt. 42).

Pipe admission Clément Bayard, avec le carburateur pour 4 cylindres, bon état. Prix : 400 € port compris. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Plaquettes de freins différents modèles. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 1 pneu 165/13 Kleber. Prix : 30 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 1 pneu Firestone F580 185/65/14 86T. Prix : 30 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 1 pneu Michelin collection 5,90 _14 X très bon état, flanc et bande de roulement ok. Prix : 50 €. Tél.: 06 61 60 10 52, eric.tricot@bbox.fr (dépt. 78).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 + un 185x400, 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 2 pneus cloutés 175/70/14 + jantes, 2 pneus cloutés 165SR14 + jantes, 2 pneus Contact 185/65/14 Michelin, 2 pneus Contact 185/65/14 + jantes. Tél.: 06 41 32 88 62 (dépt. 12).

Pneumatiques 4 roues avec jantes alliage en 13 pouces, très belles à repeindre ? (6Jx13) de marque italienne MAS ou MAJsport, 4 trous entraxe 114 ou 115, à prendre sur place. Prix : 120 € le lot . Tél.: 03 58 07 59 10, bugatti95560@yahoo.fr (dépt. 58).

Pneumatiques 4 jantes alu 13'' 6J 4 trous, entraxe 70 rouge. Tél.: 06 09 04 70 51 (dépt. 13).

Pneumatiques 4 jantes alu 16'' 61/2 entraxe 70, équipées pneus hiver Bridgestone Blizzard. Tél.: 06 09 04 70 51 (dépt. 13).

Pneumatiques 4 roues complètes avec pneus hiver 205/60R16H. 4 jantes 5,4 J14FH 4,24. Tél.: 06 65 77 60 51 (dépt. 56).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neige cloutés 2 en 145 SR 10, 2 en 135 xv13, 2 en 185/70 x 14, 4 pneus neige Contact 185/70 SR 13, 4 neige 145 x 13, 2 en 165/65 SR 13. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Radiateurs Peugeot 403 20 €, Dauphine 20 €, Donnet 20 €, divers 10 €, tracteur 1980 neuf dans son carton gros modèle 30 € + autres modèles. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Rétroviseurs grand modèle pour tracter des caravanes des années 70/90, fixation sous capot moteur, articulés, très bon état. Prix : 100 € + frais de port. Tél.: 06 12 60 36 59 (dépt. 84).

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33 Imola 75 de 1993 : pipe adm. rampe injecteurs panneaux porte Alfa 75 Scuderia 1,8l injection de 1991 pot catalyseur sonde pour Alfa 33 Imola 1,3l 930 28. Tél.: 06 81 34 75 64 (dépt. 28).

BMW

BMW 2002 Tii : pompe injection Kugelfischer réf. : PL004-124.01-B1 + PL004-124.05 A1 pour pièces, complète. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

CITROËN

Citroën C4 de 1932 GMFP : support de malle coquille, modèle Grand Luxe. Tél.: 04 68 22 61 75 ou 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

NISSAN



Nissan Cedric de 1985, diesel série 2 : amortisseurs avant. Tél.: 06 74 91 39 61 (dépt. 56).

PEUGEOT

Peugeot 404 : pompe injection Kugelfischer pour pièces complète, réf. : PL004-104.02 A1, A2 et A3 + lots injecteurs DLO.20B. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

RENAULT

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Dauphine de 1966 : carburateur Solex 32 PiBT, starter auto neuf ou occasion bon état. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

SIMCA

Simca 8 1100 : moteur 1100 cm³ et système frein à main sur BV. Faire offre. Tél.: 06 85 25 40 49, serge.thiriot@orange.fr (dépt. 55).

TOYOTA

Toyota Hiace de 1980 : pièces neuves ou très bon état, ou autres modèles. Tél.: 06 12 93 56 08 (dépt. 78).

TRIUMPH



Triumph 1200 de 1961 : capot complet avec passage de roues, état correct, pas de dentelles. Tél.: 06 98 96 87 39 (dépt. 83).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf GTi 2,0l Oettinger : moteur complet. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

DIVERS

Lot de pièces neuves jusqu'à 1987, mécanique et carrosserie. Tél.: 06 01 81 37 63 (dépt. 27).

Lots pompes injection Kugelfischer/Bosch pour pièces, BMW, Ford Capri 2600 RS, Porsche 911 réf. 09, injecteurs tuyaux pochette joints. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën 2 CV AK400 de 1976, bon état. Tél.: 06 56 84 46 60 (dépt. 12).

Citroën 2 CV fourgonnette de 1969, moteur neuf, plancher neuf, freinage neuf + batterie quelques bricoles à finir. Prix : 5 500 € à déb. Tél.: 06 87 04 57 58 (dépt. 76).

Citroën C25 série 2 : radiateur complet avec les ventilo durite monocontact, pompe à vide et temporisateur de chauffe. 180 € l'ensemble. Tél.: 06 82 49 20 03 ou 03 58 07 52 10 (dépt. 58).

Citroën C35 : 1 feu AR complet + 1 cabochon. 20 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 22).

Dodge 6X6 de 1942, complet, d'origine armée à restaurer, non roulant, moteur essence, dans l'état, prévoir plateau. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Fiat Panda 4x4 de 1994, CG 2 places, bac intérieur, attelage, rotules neuves tout fonctionne, 108 000 km, possibilité pièces diverses de démontage, CT dépassé. Prix : 1 550 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Ford Canada F60. Prix : 3 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Ford Transit MK1 diesel de 1975, CT valable jusqu'en février 2020, roule tous les jours, bonne base à restaurer, nombreuses pièces refaites. Tél.: 06 83 46 30 07, fabrice.ferriere110@orange.fr (dépt. 82).

GMC de 1944 : capot. Prix : 120 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Mercedes 508 D VL de 1968, châssis cabine, pièces 406 D, 407 D, 508 D, boîte de vitesses, train AV, ressorts, jantes, démarreur, alternateur, radiateur, siège chauffeur, transmission, boîte et culasse 407 D de 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Peugeot 203 C9 de 1956, bâché, à restaurer, travaux de mécanique et carrosserie perforante. Prix : 600 €. Tél.: 06 67 54 16 46 (dépt. 64).



Peugeot 203 plateau de 1957, 86 000 km, très saine, restauration de qualité, mécanique entièrement revue pneus, etc sellerie d'origine, très belle auto. Prix : 12 900 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux).

Peugeot J9 : moteur complet. Prix : 120 €. Tél.: 06 07 44 32 73 (dépt. 74).



Renault Estafette type 2136 de 1973, 72 000 km d'origine, très saine, mécanique entièrement révisée, pneus, freins neufs, belle sellerie. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Eric Madoyan (Quincieux).

Renault Estafette : aile avant gauche neuve, 70 €. 2 cabochons feux arrière neufs, 30 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

Renault Express de 1989 : 2 feux AR complet. Prix : 30 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 22).



Renault Express de 1990, 1,6l diesel, 4 places, vitrée, jantes alu, moteur 2 000 km, freins, embrayage, échappement neufs, intérieur et caisse très bon état, CT OK. Prix : 1 900 €. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Renault fourgon : pot d'échappement bon état, provenant utilitaire années 60 ou 70. Prix : 40 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Renault Juvaquatre Cette, à restaurer. Prix : 1 000 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Saviem SG2 diesel de 1977 : moteur type 712, très bon état, BV, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs, 2 cylindres de freins neufs, joints de culasse diesel et essence. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Simca 8 Plateau de 1940, stockée à l'abri. Tél.: 06 73 69 67 43 (dépt. 36).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Achats Utilitaires

Peugeot 403 Pick-up, essence, bon état général, châssis longerons planchers sans rouille aspect origine, cote LVA. Tél.: 02 98 58 85 20 (dépt. 29).

Ventes Caravanes

Ford camping-car de 1984, bon état général, 11 cv, modèle ES, courroie refaite 74 000 km, pneus neufs, panneaux solaires, télé, coin sanitaire. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 03 58 97 06 (dépt. 30).

Pneu et jante neufs pour caravane dimensions 145x305x145x12 Michelin. Prix : 100 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats Caravanes

Caravane ancienne bien ronde, genre Mostard, Yvonne, Escargot, Biod, etc. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Ventes Remorques

Remorque caisse 125 x x175, bâche, basculante, 2 portes, PTC 500 kg, gris clair. Prix : 250 €. Tél.: 06 41 32 88 62 (dépt. 12).

Remorque pour GMC 1 tonne, bon pneus, convient aussi pour tracteur agricole. Prix : 250 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Satellite 2 essieux 2,2 t. PTAC 2,8 t, treuil, parfait état. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Ventes Tracteurs

Faucheuse McCormick coupe 1,20 m, butoir, bineuse, déchaumeuse, rouleau 2,50 m, citerne à eau sur roues, Herse modulable, le tout traction animal. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Goldoni Jolly : pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Hanomag de 1960, à restaurer. 1 000 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Massey Fergusson de 1974, 55 ch, fourche et girobroyeur + benne 3 point. Prix : 3 000 € échange possible contre R8, 4 CV, 2 CV ou moto ancienne de 350 cm³ à grosse cylindrée. Tél.: 06 88 53 66 40 (dépt. 87).

McCormick 235 : pont boîte de vitesses, relevage, jantes et masses de roues. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 46 66 17 18 (dépt. 40).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autre. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pony sans CG. Prix : 350 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Porsche Allgaier. Prix : 5 000 €. Tél.: 00 32 496 983 459, Belgique.

Porsche Allgaier R22 bouillotte, tracteur agricole, CGN à mon nom, restauré mécanique + peinture par pro. 1999, à l'abri, tourne bien, idéal expo, fêtes, etc. 6 500 €. Tél.: 07 69 57 15 48 (dépt. 29).

Renault 3042 ess. 7013 diesel tournant, CG récente à mon nom. Prix : 1 500 € les deux. Tél.: 03 84 85 28 63, HR (dépt. 39).

Renault Super 3D de 1965, incomplet sans CG, mécanique très bon état, + options. Échange possible contre moteur Perkins A3152 A3144 ou moteur Baudoin type DB. Tél.: 06 59 94 04 50, soir (dépt. 22).

Staub 5000 ou 6000 : pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Ventes Tracteurs (suite)

Staub motoculteur type PP2B, moteur Bernard W110 de 1959, état de fonctionnement, avec charrue et cultivateur. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Échanges

Citroën CX 2500 D 1979, bon état mécanique et carrosserie (peinture délavée) échange possible contre moto avant 1980 ou Utilitaire Food Truck, Estafette, ou autre. Prix : 2 000 €. Tél.: 04 75 59 82 27, pdelvaux@voo.be, Belgique.

Guzzi Bellagio, 25 000 km, 936 cc, blanc/gris métal, sacoche cuir poignée chauf. amortisseurs batterie neufs contre moto Triumph TR6 après 1971, en bon état de fonctionnement. Tél.: 06 83 48 62 50, 20h (dépt. 84).

Renault R2087 4X4 complet, pneus très bon état, contre Citroën U23 ailes plates même incomplète ou cabine seule avec aile et marchepieds + portes. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Volvo 480 S coupé blanc + Peugeot 405 grise bon état + Voilier 4 couchettes (voile neuve) contre 1 fourgon, une 2 CV, une 4 CV, Dauphine, R8 S, une moto, un cyclomoteur Sport en bon état. Petite soulte possible ! N'hésitez pas, proposez ! Prix : 2 800 €. Tél.: 06 60 56 40 79, h.boillot@hotmail.fr (dépt. 91).

Ventes Jouets-Miniatures

Collection voitures Touring secours belge Renault 4 Kangoo, 4 CV break, Laguna, rare R4 Sovam jaune Spider Ragnotti 1/18e boîte et jaune pb 1/18e. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Maquette auto bois Salmson Val 3, réalisation ancienne long. 28 cm, larg. 11 cm, haut. 10 cm. Prix : 50 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Miniature 1/18e neuve en boîte, marque Exoto Racing Legende Cobra coupé Daytona rouge n°59. Tél.: 04 73 25 92 97 (dépt. 63).

Miniature 1/18e neuve en boîte, marque Exoto Racing Legende Cobra Daytona coupé bleu métal n°6. Prix : 300 €. Tél.: 04 73 25 92 97 (dépt. 63).

Miniature 1/18e neuve en boîte, marque Exoto Racing Legende Mercedes Sauber C9. Prix : 350 €. Tél.: 04 73 25 92 97 (dépt. 63).



Miniature Renault Primaquatre 1934/1936, petite série maquette au 1/20e, type KZ 24 ACL1 avec châssis séparé moteur 85 BV pont AR ressorts AV ressort transversal AR. Tél.: 06 36 01 40 30 (dépt. 74).

Miniatures autos 1/18e en boîte R12 TS, R12 Gordini, R16 TX, R5 TS, Citroën Traction 2 CV, 504 Coupé, Mustang Bullitt, Ford Torino, Starsky, AC Cobra + autos 1/43e Rallye F1 Classics + motos 1/6e, 1/12e, 1/18e cross classics, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Miniatures Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Miniatures Solido 1/43e neuves dans leur boîte, Renault Twingo, Fiat Abarth, Alpine 320, Mini Cooper, Mercedes 300 SL, Renault 5 Maxi, Renault Dauphine, Porsche Carrera. Prix : 5 € pièce. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Miniatures toute une série de tracteurs avec fascicule, état neuf. Tél.: 02 33 66 25 00, HR (dépt. 61).

Ventes Docs-Automobilia

38 planches de dessins mine de plomb 39X42 sur GP F1 Monaco de 1930 à 1988 (Fangio, Brabham, Hill, Lauda, Trintignant, etc) également portrait F. Cevert, J.Stewart, même dimension vente à l'unité ou lot très beaux documents. Faire offre. Tél.: 06 52 19 31 55, stephan.jeanluc@dartybox.com (dépt. 77).

Carnet de bord pour Simca Étoile 6 et 7, Élysée, Montlhéry, Ranch. Guide technique et pratique des Aronde tous modèles, édit. Pratiques Auto Paris. Prix : 30 € pièce, port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Livre Alpine Label bleu 250 p. 80 €, Toutes les Renault Bellu, 50 €. Livre R5 turbo D. Pascal, 82, 65 €. Miniatures Renault, 30 € cat. pub R5 Tbo, 80 €. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Livres auto : Renault, Peugeot, Citroën, BMW, Mercedes, Lotus, Cobra, Ferrari, Porsche, Lamborghini, etc. + livres moto : Honda, Yamaha, BMW, Harley anglaises KTM, italiennes Ossa bul Montesa Cross, etc. + pubs Porsche BMW Renault + moto. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Livres Encyclopédie de la Formule 1 (2 volumes) 1950-2003. Prix : 80 € + frais de port. Tél.: 06 31 45 07 08 (dépt. 17).

Livres Grand-Prix de Monaco, éd. Barthélémy 1950-1996 (4 volumes, 8 kg). Prix : 100 € + frais de port. Tél.: 06 31 45 07 08 (dépt. 17).

Livres Renault F1, les années Turbo (J.-L. Moncet, B. Dudot, J. Sage). Prix : 50 € + frais de port. Tél.: 06 31 45 07 08 (dépt. 17).

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Groupe Hommell/Gazoline - Service Petites Annonces - Les Ecluses 28, quai Galliéni 92150 Suresnes - Tél. : 01 84 02 98 82**

NOUVELLE ADRESSE !

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

1 PA texte Gratuit SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte AVEC PHOTO
VOUS ÊTES ABONNÉ 7€
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE.. MODELE.. ANNEE......................

Nom

Prénom

Adresse

CP

Ville

Tél

Mail

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

Gazoline est édité par la société HB PUBLICATIONS, filiale de SFEP situées à Les Écluses 28, quai Gallieni à Suresnes (92150). HB PUBLICATIONS et SFEP sont responsables conjoints du traitement et collectent des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine et sur le site internet. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, nous ne pourrons pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale (Groupe Hommell - Délégué CNIL, Les Écluses 28, quai Gallieni 92150, SURESNES en justifiant de votre identité.

Livres techniques sur Peugeot 203, 204/304, 403, 404, Citroën Traction, 10 €. Tél.: 02 38 42 00 86 (dépt. 45).

Livret de bord Dauphine, Gordini, + Normale, 4 CV, B14, Juva, Traction, Jeep, Dodge, GMC, Harley, WLA, Peugeot 201, 203, 403, 404, 504, 2 CV AK, Ami 6, tub, WSU, DKW, Simca 5, 6, 8, Liberty, Bernard W0 + W110, Simca 1300, 1500, etc. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Livrets Manuel de l'automobiliste 1930, Les pannes automobile, 1940, par Razaud. ABC de l'allumage par Apolit 1947. Les moteurs électriques 1940. Prix : 20 € pièce, port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Livrets traité pratique auto, entretien pannes par Tabouelle 1948, pour le garagiste dépannage, entretien par Rouget 1949, le freinage par Lavauzelle 1949. Prix : 20 € pièce, port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Magazines 2 CV Magazine, bon état, cause place. Tél.: 02 33 66 25 00, HR (dépt. 61).

Magazines 2000 revues auto, Gazoline, LVA, Auto Retro, Rétroviseur, Auto Plus, Classic Youngtimers Auto Heroes, etc. + Hors-séries, + 3000 revues moto années 1950 à 2010, MR, MJ, Moto verte, Crampons, LVM, ML, CR, Moto Cross d'hier, Customs Harley + HS, etc. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Magazines Gazoline collection à partir du n°47, manque quelques numéros. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Magazines Gazoline du n°216 au n°270. 0,50 € le n° + frais d'envoi. Tél.: 06 12 60 36 59 (dépt. 84).

Magazines Gazoline, bon état, cause place. Tél.: 02 33 66 25 00, HR (dépt. 61).

Magazines L'Action Auto de décembre 1977 à 1994, bon état à enlever sur place. Prix : 30 € le lot. Tél.: 02 51 62 41 76 (dépt. 85).

Magazines LVA collection complète, depuis le n°1. Faire offre. Tél.: 06 87 19 23 95 (dépt. 87).

Manuel réparation Lancia Flavia 1500. Revues Ferrari Passion. Rêves d'Autos coffret édition Ouest France. Tél.: 05 65 31 43 81 (dépt. 46).

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Notices d'utilisation et d'entretien voitures anciennes et youngtimers, françaises et étrangères + magazines Automobilia «Toutes les voitures françaises». Liste et prix sur demande. Mail : millouz93@gmail.com (dépt. 95).

RTA B2, B10, B14, Rosalie, Traction 7, 11, 15, 2 CV, Ami 6, Ami 8, Dyane, M15, Tub, CX, BX, GS, iD, DS, C15, J5, Simca 5, 6, 8, 1000, R1, R2, 1100, Bagheera, P60, Aronde, Ariane, Marly, Chambord, toutes RTA dispo. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Citroën GS. Prix : 10 € + frais de port. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

RTA diverses, exemples, soit 18 revues au total : Citroën D Spéciale et D super ID19B et 20, Opel Manta et Ascona, Renault 5L et 5 TL, novembre 1972, Citroën CX 2000 2200 2400, Peugeot 204 1965-1972, Citroën ID 19 tous types, Dyna Panhard 56 et 57. Faire offre. Tél.: 06 32 60 32 19, jphil0804@yahoo.com (dépt. 59).

RTA Jeep, GMC, Dodge, Diamont, VLR, UMM, Munga, Lada, Land, Discovery, Suzuki, Santana, Xtrail, Frontera, Renegade, Pajero, Fiat Panda, Méhari, R18, 4x4, R4, R5, R6, R8, R10, R12, Gordini, R15, R17, R18, R20, R25, R30, ttes Rnlt. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA pour R5D, 10 €, R20 TS LS TX, 10 €, classeur Saga de la 4 CV, 20 €. + frais de port. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

RTA Simca 5, 6, 8, Aronde, P60, 1000, R1, R2, 1100, 1200, 1300, 1500, 1501, BMW, Baguerra, Mercedes, Fiat, Ford, Volvo, Lada, Austin, Panhard, VW, Renault, Citroën, Peugeot, Opel. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

OUTILLAGE

Vends belle trousse à outils cuir pouces pour auto ou moto US/GB, très complète, + outils métriques gros coffret mécanicien + outils Facom coffrets 1/2 1/4, clé mixtes, + dynamo tournevis, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends chalumeau Oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends char à huile et graisse, chauffage air pulsé, chalumeau avec grande bouteille, lots de pneus et autres. Tél.: 06 98 12 66 60 (dépt. 78).

Vends chèvre incomplète comprenant la pompe à main hydraulique, le vérin, la potence avec le mat, manque la base roulante. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Vends cintreuse Mingori à pompe, système Kratos ave 10 cintres. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Vends groupe électrogène 2000W, 80 €. Compresseur Michelin 20L, 70 €. Moteur W110 + 112, 120 €. Taille haie Sthil tronçonneuse, 80 €. Motobineuses, 150 € les deux. Motofaucheuse, 20 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends mandrin 3 mors, mandrin 4 mors pour Ramo Ernault Somua Celtic, fixations diverses. Tél.: 06 56 84 28 68, HR (dépt. 16).

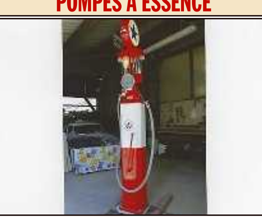
Vends outillage carrossier 3 tas batte à reteindre un burin plat une pièce à riveter, TBÉ. 90 € le lot. Tél.: 02 96 45 56 17, HR (dépt. 22).

Vends outillages pneumatiques perçeuses meuleuse 3200 tr/mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends palan à chaîne 500 kg, 50 € + port. Pistolet à peinture, jamais servi, 50 € + port. Tél.: 06 12 60 36 59 (dépt. 84).

Vends palan à chaînes 2,5 t. 40 €. Tél.: 06 59 96 09 34 (dépt. 38).

POMPES À ESSENCE



Vends pompe à essence Themis bijaugeur de 1938, restaurée, état neuf, aux couleurs de la marque Azur Globe lumineux opaline, très décorative. Prix : 3 800 €. Tél.: 04 77 62 91 10, HR (dépt. 42).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends blouson en cuir vieilli kaki/gris anthracite T54, doublure matelassée, neuf, jamais porté, idéal manifestations rétro. Prix : 65 €. Tél.: 06 22 01 25 01 (dépt. 73).



Vends combinaison cuir noire, années 70, fabrication anglaise, env. T38. L épaules : 43 cm L hanches : 44 cm, profondeur 75 cm, une poche intér, doublure comme neuve, rien d'inscrit au dos, excellent état. Prix : 350 €. Tél.: 06 22 01 25 01 (dépt. 73).

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

AUTRES

Cherche dans le dépt. 22, personne pouvant repeindre ma 4 CV. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 08 43 11 48, che reau.roger@wanadoo.fr (dépt. 22).

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Retraité petits revenus cherche personne généreuse pour me faire don d'une Simca P60 ou Peugeot 203 avec léger travaux. Merci, je serais vraiment heureux. Tél.: 06 30 37 83 20 (dépt. 49).

Vends Bateau Vedette Glastrom V212 Sierra 6,30 m de 1974, monté avec moteur Volvo 170 ch, très bon état, papiers en règle. 1 200 € éch. poss. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Vends Kongskilde Thermobile de 1985, chauffage atelier propane soufflant puissant sur roues, cause retraite. Prix : 500 €. Tél.: 04 77 28 00 64 (dépt. 42).

Donne

Volkswagen Golf 1 LX : lot de pièces mécaniques, bon état peu km, à prendre sur place. Tél.: 06 80 23 01 84 (dépt. 84).



Cadeau à partir de 50 € d'achat :



Commutateur général de batterie
avec vis moletée et fusible «volant» pour consommation minime, par exemple la montre ou le système d'alarme
318072 **15,-**

Burette d'huile Limora
en tôle mince, peint en gris, avec une pompe à levier et un tuyau de pulvérisation flexible et rigide ; un huilage finement dosé, même dans le coin le plus éloigné. 250 ml
534996 **9,90**

Filtre à carburant
chromé, amovible et lavable.

6 mm	315875	**13,-**
8 mm	315876	**13,-**

Lampe de contrôle jusqu'à 24 Volts
avec une pince crocodile, un câble de 75 cm et une lampe à incandescence supplémentaire pour le test à haute tension (Allumage)



Lampe à DEL
Une manivelle d'une demi-minute donne jusqu'à 20 minutes de lumière ou (via mini-USB) jusqu'à 8 minutes de téléphone. Le compagnon idéal pour les activités de plein air, les rallyes, les excursions en bateau ou tout simplement comme ustensile utile pour la boîte à gants.
257086 **12,-**



Porte-clés
avec l'emblème de ‚Leaping Cat' en chrome, longueur de la miniature en métal: 50 mm. Fourni dans une bourse noire en tissu
327649 **16,-**



Instrument de la pression de gonflage
chromé, 0 - 4 bar (0 - 60 psi), pas de plastique : boîtier métallique solide avec un bouton de réinitialisation
343703 **15,-**

Clé à douille pliable

pouces	498994	**12,-**
métriques	498995	**12,-**

Vous achetez comme d'habitude : Tout ce que vous voulez et autant que vous voulez ! Nous offrons un cadeau.



Plus de détails en ligne :
Limora.com/actioncadeaux

Cadeau à partir de 100 € d'achat :



Bien sûr, nous sommes aussi de vrais enfants
... et c'était amusant de développer ça : Quand tout est fait dans le garage ou l'atelier, vous pouvez continuer dans la maison tout de suite: des massicots iconographiques, laissez libre cours à votre imagination. Joli cadeau, aussi.
12 motifs en boîte décorative en fer-blanc émaillé
504710 **29,-**



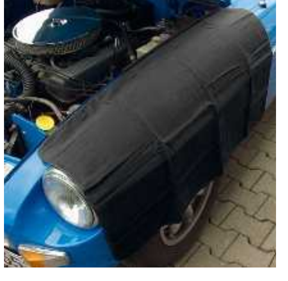
Chargeur de batterie compact «The toolman's choice »
Pour tous types de batterie à 12 Volt (4 à 120 Ah). Charge et garde la charge pour une puissance optimale de la batterie – peut rester branchée en permanence.
489226 **29,-**

Purge du frein et de l'embrayage seuls: facile et sûr
brancher le jeu à une source de l'air (p.ex. roue de secours) et laisser couler le liquide dans les conduits. Prêt. Sans bulles!
21558 **29,-**



Burette d'huile Castrol
en version Castrol Vintage avec pompe à levier et un tuyau de pulvérisation flexible et rigide.

200 ml	526186	**16,-**
500 ml	528077	**19,-**



Protection pour les ailes
Fabriquée en vinyle avec des poches pour outils.Fixation par des aimants dans la toile, au dos garnis d'une couche de feutre fin. 100 x 56 cm
318071 **28,-**





Cadeau à partir de 200 € d'achat :







Jeu pour tarauder métrique et en pouce
Jeu de 33 pièces, métrique 3 jusqu'à 12 mm, UNF 1/4 jusqu'à 1/2", BSP 1/8" et 1/4", intérieur et extérieur.
289954 **49,-**

Outil à brider
pour conduites de frein de 3/16 jusqu'à 1/2". Jeu de 2 pièces avec serre-frein et écarteur
329808 **39,-**

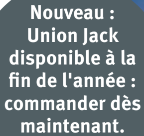
L'huile moteur Limora
est le résultat de nombreuses années de recherche sur ce sujet. Parfaitement additif et correctement ajusté dans tous les composants selon les exigences techniques, c'est le bon choix pour votre classique.

SAE 20W-50	511114	**29,-**
SAE 15W/40	511115	**29,-**

Kit de Burettes d'huile Castrol
Grand, moyen et petite burette en tôle mince
464726 **42,-**



Nouveau : Union Jack disponible à la fin de l'année : commander dès maintenant.





Chandelles
Une bonne construction avec une peinture de haute qualité. 2 tonnes par chandelle, ajustable de 31 à 52 cm
342812 **39,-**

Adapteur clé dynamométrique
Après très dur vient très lâche. L'adaptateur de couple transforme votre clé à cliquet en clé dynamométrique - précise et réglable de 40 à 200 Nm.
490061 **49,-**

Le diable des soupapes
se fixe sur chaque perceuse. Pour un rodage rapide et parfait des soupapes. Change le mouvement tournant en mouvement «aller et retour»321353 **38,50**

Parapluie "Doubrella" Limora
Qui connaît l'éternel combat pour le bon divertissement sous deux parapluies, va adorer ce parapluie chaud et chaleureux :
Espacement des ailes 160 x 90 cm

gris	455741	**39,-**
Union-Jack	532851	**49,-**

Cadeau à partir de 500 € d'achat :



Pince pour tuyaux
pour desserrer les tuyaux sans les endommager. Diamètre 24 à 53 mm
498822 **59,-**



Gentlemen start your engines !
Mais malheureusement la batterie est déchargée ? Très cool, quand le monsieur doigte alors sur le dispositif d'aide au démarrage ultra-léger / Powerbank hors de son porte-feuille. Jusqu'à 400 ampères ! **Démarrez l'énergie actuelle et sans fin pour tous les jouets électroniques.**

La Powerbank avec un jeu complet d'adaptateurs (USB, Mini et Micro-USB, Apple etc.)
476804 **119,-**

Planche roulante:
1,2 m de longeur, 7 rouleaux en caoutchouc, pivotants sur 360 degrés. Dans un tour de main, la planche se transforme en siège. Garniture en vinyle fourré.
19065 **59,50**

Boîte à douilles, en pouce
carré de 1/2", 24 pièces de 3/8" jusqu'à 1.1/4"
490300 **58,-**

La boîte à peinture pour la mécanique !

Cire d'étanchéité assortie
Dans une boîte en bois – 8 tubes á 20 ml en rouge, jaune, transparent, blanc, bleu, vert, gris et noir
522608 **98,-**







Jeu pour tarauder
intérieur et extérieur, acier Wolfram, bien présenté dans un coffret métallique
- Jeu de 110 pièces, métrique de M2 à M18
  488129 **115,-**
- Jeu de 110 pièces en pouces et métrique: No.4 jusqu'au 3/4", M6 jusqu'au M18
  489009 **115,-**

Trousse à outils pliante
en cuir nubuck brun, 14 compartiments et 3 petites poches boutonnées. **Livré sans outils.**
493246 **109,-**

Thermomètre au Laser
-20°C jusqu'à 520°C, dirigez et lisez le résultat!
Bougies d'allumage, Collecteur(s) d'échappement tout de suite chaud? Roulement de roue chaud? Formation de la glace à l'admission? Hot ou cold spot sur le bloc moteur / culasse ? Formation des bulles dans le carburateur? Température avant et après: Radiateur de l'huile, de l'eau, du chauffage? C'est quand que le thermostat s'ouvre vraiment? Les températures dans le circuit de l'air-conditionné? Est-ce que le préchauffage du carburateur marche? Température de la bobine de l'allumage? Des endroits froids dans le radiateur, entartré partiellement? Pas de blague: Les vétérinaires utilisent cet appareil aussi pour le contrôle de narcose.
306497 **49,-**



Echarpe en 100% soie
pour que vous puissiez ensuite vous débarrasser de la course sur route complètement illégale avec vos potes...
45 x 160 cm
490703 **78,-**



Retro-Radio
avec tuner FM, interface Bluetooth ainsi qu'une interface USB et SD compatible MP3, pour 12 Volt, face avant en noir/chrome.
531817 **59,-**

Aucune construction ne convient sans couples de serrage corrects.
Adapteur clé dynamométrique avec mémoire pour 50 valeurs, entrainement 1/2", 40-200 Nm
476803 **69,-**



Voiture de glisse Modèle „Jean"
petit scooter argenté pour les enfants à partir de 2 ans. Ce cadeau parfait pour les enfants est très durable grâce à sa qualité et sa robustesse, longueur 75 cm
512573 **90,-**

LIMORA

Le magasin rétro passion

France +33 (0) 1 39 - 57 05 99

Cadeau à partir de 1000 € d'achat :



Housse de protection Union Jack
Qualité supérieure pour le garage. Intérieur en coton douxflanelle, étanche à la poussière et respirant

longueur env. 4 m	518150	**298,-**
longueur env. 4,5 m	508218	**298,-**
longueur env. 5 m	489281	**298,-**

Vous achetez comme d'habitude : Tout ce que vous voulez et autant que vous voulez ! Nous offrons un cadeau.



Plus de détails en ligne :
Limora.com/actioncadeaux



Chariot à outils avec réfrigérateur intégré
Beaucoup d'espace pour ranger les outils et les boissons dans le grand compartiment du réfrigérateur.
Volume net : 50 L, poids 35 kg, rendement énergétique : A+.

couleur	No. réf.	prix
rouge	476597	**385,-**
noir	476598	**385,-**

Transporteur à roues
Sans fatigue avec pompe à pied Hydraulique, lever une voiture jusqu'à 2,7 tonne; construction en acier massif, des roues avec roulements à billes
- ranger la voiture
- avec le bout des doigts
- au millimètre près

Jusqu'au pneu de 225	338358	**79,-**
Jusqu'au pneu de 305	495672	**89,-**
Jusqu'au pneu de 330	495673	**99,-**

Pompe d'essence
Un distributeur inspiré de l'original, pour le court arrêt aux stands lors d'un voyage imaginaire en voiture. La colonne pour enfants est en métal et grâce à la haute qualité de fabrication, elle est très durable. Hauteur 85 cm
509443 **129,-**

Sacs en cuir
en cuir nubuck graissé, de fabrication artisanale parfaite, avec triangle de signalisation ou trousse de premiers soins standard.

Triangle de signalisation	531988	**98,-**
Trousse de secours	531989	**87,-**



Stroboscope pro
un boîtier métallique solide, inductif, lumière Xenon, indication numérique pour Volt, nombre de tours, angle de contact, avance d'allumage, décalage max. seulement 0,7%
480895 **195,-**



L'été prochain arrivera certainement
le panier pique-nique pour 4 personnes. Modèle "Summertime" en saule foncé, avec couverts, assiettes et coupes à champagne, environ 43 cm de largeur.
505736 **145,-**





A chaque achat chez Limora, vous recevrez un cadeau de votre choix en fonction des valeurs d'achat indiquées. Ceci s'applique à tous les modes de commande : dans l'une de nos agences, par téléphone, dans notre boutique en ligne, par fax ou par courrier. La promotion est valable jusqu'au 31 décembre 2019 et ne s'applique pas aux livres soumis au maintien du prix légal. Les cadeaux peuvent changer pendant la période de la promotion. La liste complète des cadeaux se trouve à l'adresse suivante:
Limora.com/actioncadeaux

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Abarth 1300 OT



Nom du fabricant : Best Model - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 9764 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Targa Florio 1967 (n°98) - **Prix :** 54,90 euros.

Emmenée par Guido Garufi et Giuseppe Ferlito lors de la Targa Florio 1967, cette Abarth 1300 OT n'avait pas, jusqu'à présent, attiré les fabricants de miniatures, mais grâce à Best Model, cet oubli est réparé. Tout paraît juste sur cette auto au 1/43, mis à part les phares qui, pour être plus réalistes, auraient dû être protégés par du ruban adhésif placé en travers du globe de protection (facile à réaliser soi-même !).

Alfa Romeo G1 Spider Corsa 1921



Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4612 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** attache de capot avant - **Décorations :** non - **Prix :** 79,90 euros.

Assemblée entre 1921 et 1922 à 52 exemplaires (dont deux prototypes), la G1 sera la première Alfa Romeo équipée d'un six cylindres en ligne de 6 330 cm^3 développant 70 ch. La voiture recevra un moteur plus puissant pour les courses, ce qui lui permettra de remporter, entre autres, la Coupe du lac de Garde. Rio a choisi d'utiliser de la résine pour nous offrir cette carrosserie inédite, ce qui explique le prix de vente.

BMW 700 RS 1961

Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 60033 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glace, rétroviseur intérieur et branches du volant - **Décorations :** coursifiée (n°148) - **Prix :** 97,95 euros.

Construite à seulement deux exemplaires, la 700 RS, voiture de sport basée sur la 700 de série, est équipée d'un châssis tubulaire, d'une carrosserie spéciale en aluminium (légère et aérodynamique) et d'un moteur bicylindre à plat refroidi par air de 70 ch.

La voiture portant le châssis n° 1 se trouve aujourd'hui dans un magasin du sud de la Californie, alors que celle montée sur le châssis n°2 a été restaurée par BMW dans les années 1970, puis revendue à un collectionneur privé. Rien ne manque à la miniature munie d'un maximum de photodécoupe.

AC Aceca 1954



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43ACE002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 33 euros.

Déjà proposée en noir (Réf. 43ACE001), cette reproduction d'Oxford est parfaite, hormis des poignées de portes réalisées en tampographie et une photodécoupe absente, ce qui se remarque au niveau des essuie-glaces et de la calandre. Mais le prix de vente est en rapport avec cette finition, donc rien à dire ! A l'échelle 1, le coupé Aceca fut produit par le constructeur anglais AC Cars entre 1954 et 1963.

Alpine-Renault A110 1800

Nom du fabricant : Troféu - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RRUK20 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** RAC Rallye 1973 (n°47) - **Prix :** 99 euros.

Cette Alpine était pilotée par l'équipage féminin anglais composé de Pat Moss-Carlsson et Elizabeth Crellin lors du RAC Rallye de 1973, mais elle sera contrainte à l'abandon suite à une sortie de route. Ce modèle totalement oublié est parfaitement reproduit par Troféu qui met un point d'honneur à commercialiser des miniatures impeccables côté ligne et décoration.



Bedford CF Ice Cream Van Morrison

Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43CF002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, crème et marron - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** glaces Hocking's - **Prix :** 21,80 euros.

Le Bedford CF, produit entre 1969 et 1988, était proposé en fourgon standard ou châssis cabine sur lequel des caisses personnalisées pouvaient être adaptées. C'est ce choix qu'a fait Whitby Morrison, premier fabricant mondial de véhicules à crèmes glacées. Diffusés dans plus de 60 pays, leurs fourgons sont construits pour fonctionner sous tous les climats et toutes les conditions et sont reconnus comme les meilleurs au monde. La marque de glaces anglaise Hocking's fut quant à elle fondée en 1936 par Dave Hocking. Les détails sur ce modèle Oxford sont incroyables et le réalisme saisissant.

BMW 2800 CS



Nom du fabricant : Troféu - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RRAT02 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert foncé et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Championnat ETCC 1972 circuit de Salzburgring (n°34) - **Prix :** 99 euros.

La BMW 2800 CS pilotée par John Fitzpatrick lors du championnat ETCC a terminé à une belle troisième place sur le circuit autrichien. Troféu commercialise une très bonne reproduction de cette voiture délaissée par les autres fabricants, mais sans doute très attendue des collectionneurs de BMW de course. On appréciera les essuie-glaces en photodécoupe et les jantes au visuel parfait.

Burney R-100 Streamline 1930

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 04022 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir et crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise et essuie-glace - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

En 1927, en Angleterre, l'officier sir Charles Dennistoun Burney souhaite se servir de son expérience dans la conception aérodynamique des dirigeables pour créer des carrosseries automobiles inédites. Par rapport aux voitures de l'époque, celle de Burney est révolutionnaire à plus d'un titre. Le capot étant très plat, le puissant huit cylindres de trois litres est placé sur l'essieu arrière. Le constructeur britannique Crossley achète le brevet en 1934 et fabrique 25 véhicules sous le nom de Crossley-Burney. AutoCult diffuse enfin cette auto au 1/43, et c'est un coup de maître : ligne parfaitement réduite et finition soignée.

Citroën D Spécial 1970



Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800703 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert muscinée - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 49,90 euros.

Solido nous a déjà offert ce modèle en bleu Camargue (Réf. S1800701), puis en rouge Massena (Réf. S1800702). Voici à présent la variante vert muscinée (la "muscinée" étant une sorte de mousse). Citroën avait intégré ce coloris à son catalogue en 1970. Elle dispose de deux portières avant fonctionnelles et l'absence de suspension (même sans hydraulique !) se fait encore remarquer. Dans les phares, on attend toujours la touche de jaune, à croire que Solido, par sa non-réactivité concernant un défaut qu'il serait facile de rectifier, ne lit pas *Gazoline*. Cette miniature verra le jour en 1 500 exemplaires.

Citroën type HY tôlé 1969





Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1850032 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** portières avant et porte haute arrière - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** E. Leclerc "centre distributeur" - **Prix :** 41,16 euros.

Hors catalogue, les magasins E. Leclerc viennent de faire réaliser par Solido une série limitée de HY à leurs couleurs pour les fêtes de fin d'année. Certains feront le parallèle avec une précédente édition spéciale due au centre Leclerc de Saint-Geosmes (déjà un collector !), mais la décoration est ici légèrement différente : c'est le logo historique qui est appliqué sur les deux flancs du HY tôlé. Un modèle apparu de façon hélas très discrète début novembre.

Citroën 15-6 Antem 1948



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 05030 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise et essuie-glaces, chrome sur la calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

Jean Antem s'était spécialisé dans la conception et la construction de carrosseries sur mesure montées sur des châssis de constructeurs automobiles renommés. Par rapport à la 15-6 de série, le modèle Antem est pourvu d'ailes opulentes et d'un arrière allongé. Cette "Traction" n'a pas rencontré un grand succès à taille réelle. AutoCult éditera 333 unités de cette Citroën au 1/43.

Fiat Dino Spider 2000 1967







Nom du fabricant : Laudoracing-models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** LM117A, LM117A1 et LM117A2 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc, rouge ou jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 99,90 euros.

La Fiat Dino fut produite entre 1967 et 1972. Ce modèle a été baptisé ainsi en raison de l'utilisation du moteur éponyme mis au point par le fils d'Enzo : Dino Ferrari. Nous n'avons pas grand-chose à reprocher à la miniature, mise à part l'absence de plaque d'immatriculation avant. 250 exemplaires seront disponibles en rouge et autant en jaune, mais seulement 102 pour la blanche qui ne sera proposée que sur le site internet (en français !) de ce fabricant italien.

Fiat 131 Abarth



Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 18RMC028A et 18RMC028B - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, vert et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** rallye du Portugal 1978 (n°4 et n°1) - **Prix :** 75,90 euros.

L'auto n°4 appartenant à l'équipage Alen/Kivimaki a gagné le rallye du Portugal 1978, alors que la n°1 pilotée par Sandro Munari associé à Piero Sodano a abandonné sur problème de roues. Hormis l'absence de parties ouvrantes et de suspension, ces deux miniatures sont irréprochables.

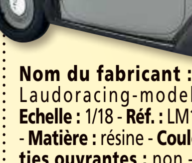
Fiat 242 tôlé



Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RAC280X - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir et or - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Team Esso Grifone 1986 - **Prix :** 43,90 euros.

La team Esso Grifone courut en rallye essentiellement avec des Lancia et des Fiat entre 1984 et 1987. De 1984 à 1986, elle utilisa ce Fiat 242 comme véhicule de transport et d'assistance. SZ Models avait déjà intégré à son catalogue cette version rallye dotée d'un plateau et d'une galerie réalisée en photodécoupe sous la référence sza012 (http://szmodels.altervista.org). Cette fois, Ixo la commercialise sans le plateau, mais avec la galerie et les pneus. Notons que la décoration est réalisée en tampographie, ce qui est une garantie de longévité.

Fiat 500 Topolino découvrable 1936



Nom du fabricant : Laudoracing-models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** LM114A1 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 99,90 euros.

Seuls 150 exemplaires de cette Fiat 500 Topolino verront le jour dans cette version découvrable et sous deux coloris : gris et noir. Assemblée entre 1936 et 1955, cette voiture n'avait jamais été reproduite au 1/18 alors qu'au 1/43, les amateurs ont largement le choix. Aujourd'hui, cet oubli est réparé et d'assez belle manière, même si la photodécoupe est absente de cette miniature fabriquée en résine et vendue montée uniquement sur le site internet de Laudoraring-models.

Ford Capri MkIII 1978



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 76CAP009 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert menthe poivrée - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 7,80 euros.

Cette couleur vert menthe poivrée est l'une des teintes les moins courantes sur les Ford Capri de troisième génération sorties en 1978. Le modèle est facilement reconnaissable à ses quatre phares, sa calandre noire ainsi qu'à ses lentilles de feux arrière en dents de scie reproduites de manière authentique sur une miniature réduite 76 fois. Certes, ce n'est pas l'échelle la plus employée chez nous, sauf chez les spécialistes de trains électriques à l'échelle 00, mais les amoureux de la Ford Capri ne devraient pas résister bien longtemps.

Jaguar XK150 cabriolet ouvert



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43XK150009 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu indigo - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 33 euros.

C'est déjà la neuvième Jaguar XK150 cabriolet ouvert que commercialise ce fabricant anglais qui propose également le coupé en sept coloris différents. Cette XK150 rencontre un vrai succès totalement mérité, bien que la photodécoupe soit absente. La finesse des jantes à rayons est impressionnante et ce coloris bleu indigo colle parfaitement à la Jaguar. L'aménagement intérieur (en plastique) vert pâle est lui aussi impeccablement reproduit.

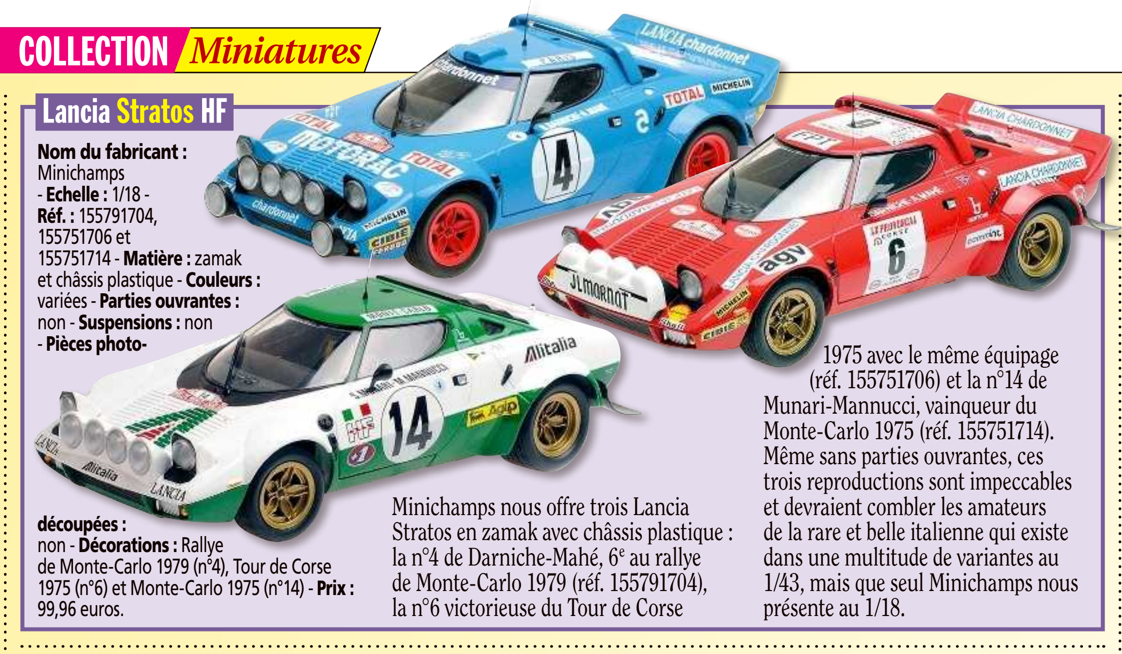
Ford Cortina Lotus MkII 1967

Nom du fabricant : Troféu - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RRSE02 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc et vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** rallye de Suède 1967 (n°20) - **Prix :** 99 euros.

La Cortina MkII fut produite de 1966 à 1970. La caisse était livrée par Ford Angleterre à Lotus qui s'occupait de sa préparation et de l'installation du moteur 1 600 cm³ – dérivé du Ford Kent – dans son usine de Cheshunt. C'est au volant de ce modèle que les Suédois Bengt Söderström et Gunnar Palm remportèrent le rallye de Suède en 1967, devant une Saab 96 V4. La reproduction Troféu, hélas diffusée en seulement 150 exemplaires, est encore une fois irréprochable.



Lancia Stratos HF



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155791704, 155751706 et 155751714 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photo-découpées :** non - **Décorations :** Rallye de Monte-Carlo 1979 (n°4), Tour de Corse 1975 (n°6) et Monte-Carlo 1975 (n°14) - **Prix :** 99,96 euros.

Minichamps nous offre trois Lancia Stratos en zamak avec châssis plastique : la n°4 de Darniche-Mahé, 6e au rallye de Monte-Carlo 1979 (réf. 155791704), la n°6 victorieuse du Tour de Corse 1975 avec le même équipage (réf. 155751706) et la n°14 de Munari-Mannucci, vainqueur du Monte-Carlo 1975 (réf. 155751714). Même sans parties ouvrantes, ces trois reproductions sont impeccables et devraient combler les amateurs de la rare et belle italienne qui existe dans une multitude de variantes au 1/43, mais que seul Minichamps nous présente au 1/18.

Jowett Jupiter SA Scarlet 1950



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43JUP002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge et capote beige clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 33 euros.

Seuls 900 exemplaires de cette auto propulsée par un moteur de 1 486 cm^3 furent fabriqués par Jowett Cars Ltd à Idle, près de Bradford, entre 1950 et 1954. Cette livrée rouge vif avec capote beige en position fermée est particulièrement charmante. Les accessoires extérieurs sont finis en argent ou chromé, y compris la baguette située au centre du capot et les enjoliveurs. L'intérieur présente des sièges, des panneaux de porte et un sol beige clair. Le volant et le tableau de bord, très détaillés, sont de coloris marron et crème. Une miniature qui existe déjà sous la référence 43JUP002 en vert anglais.

Land Rover Series II SWB hard top

Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43LR2S004 - **Matière :** zamak, châssis et partie haute en plastique - **Couleurs :** jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Post Office Telephones - **Prix :** 21,80 euros.

La poste anglaise utilisait souvent des Land Rover, ici une série 2 à empattement court avec toit rigide. La couleur jaune, spécifique aux véhicules de la "Post Office Telephones", est bien présente, tout comme la couronne colorée imprimée au-dessus de chacune des roues arrière et une ceinture argentée longeant les flancs de la miniature. Les autres garnitures extérieures sont finies en argent, mais on note des détails supplémentaires particuliers comme le pilier de treuil noir et la barre de treuil jaune. C'est ici la quatrième variante que diffuse ce fabricant anglais sur une base de Land Rover.

Mercedes-Benz Class S 300 SEL 6.8



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155723401 et 155713438 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** team AMG 24 Heures du Nürburgring 1972 (n°1) et team Hannen Alt Hockenheim 1971 (n°38) - **Prix :** 104,90 euros.

Ces deux miniatures sont annoncées comme épuisées chez Minichamps, mais elles ne le sont pas forcément dans votre boutique préférée, donc il ne faut pas trop tarder à vous décider. Minichamps a largement profité de l'échelle 1/18 pour doter ces deux voitures d'une finition au top ! Dommage que les parties ouvrantes soient absentes, car sinon, le résultat frôle la perfection.

Mercedes-Benz Unimog U406 plateau



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/64 - **Réf. :** 452020200 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** orange - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** chasse-neige - **Prix :** 15 euros.

Les amateurs de miniatures au 1/64 devraient être satisfaits de pouvoir acquérir cet Unimog en version chasse-neige et peint en orange qu'il ne sera pas difficile de transformer en variante "DDE" par exemple. La lame avant est seulement pivotante et on notera l'absence d'immatriculation. L'ensemble présente plutôt bien, comme la plupart des véhicules Schuco vendus au 1/64.

Opel Commodore Steinmetz



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155724608 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge et bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** 24 Heures de Spa 1972 (n°8) - **Prix :** 99,96 euros.

Pilotée par les Belges Chris Tuerlinckx et Teddy Pilette, cette Commodore Groupe 2 du team Gulf Opel Transeurope devra hélas abandonner lors des 24 Heures de Spa 1972. Minichamps la décline en zamak et châssis plastique avec une décoration tampographiée fort réaliste, le tout posé sur une carrosserie aux lignes irréprochables. Côté aménagement intérieur, rien n'a été oublié : arceau de sécurité, sièges baquets, etc. Les seules critiques concernent des essuie-glaces qui manquent de finesse et l'absence de parties ouvrantes ou de suspension. Dommage à ce niveau de prix !

Porsche 911 Carrera 3.2



Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1802602 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bronze - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 49,90 euros.

La précédente génération SC devait être la dernière des "911". Mais devant son succès et le mécontentement de la clientèle Porsche de voir disparaître cette icône, le constructeur se décida à redonner à la 911 les moyens de réussir. Cette 3.2 projette définitivement le modèle vers l'avenir pour en faire le joyau de la gamme Porsche. La variante proposée par Solido dans ce coloris bronze avec aménagement intérieur beige clair est quasi parfaite, même si on constate l'absence d'immatriculation.

Renault B110 4x4

Nom du fabricant : Perfex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 721 et 722 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu et kaki - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Gendarmerie de transport de troupes - **Prix :** 138 euros.

Le Renault B110 est un petit camion à roues arrière motrices utilisant la cabine du Master I montée sur un châssis à longerons et des roues arrière jumelées pour

Porsche 911 Carrera 3.0 1984

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1802601 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu Minerva et jantes or - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Carrera - **Prix :** 49,90 euros.

Solido nous présente cette Porsche 911 Carrera 3.0 de 1984 dans un bleu Minerva séduisant. Mais il y a un souci : la 3.0, officiellement 911 SC, a été remplacée par la 3.2 en 1983, et cette teinte bleue ne fut disponible que de 1976 à 1982…. Quoi qu'il en soit, même avec des jantes dont la couleur est inventée et une immatriculation avant et arrière aux abonnés absents, cette version est plutôt réussie. L'aménagement intérieur, austère, est fidèle à l'original.





Renault MY plateau bâché 1924

Nom du fabricant : Perfex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 905 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge, marron et vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glace et attaches basses de bâche - **Décorations :** Renault Billancourt-Seine - **Prix :** 148 euros.

Ce Renault utilitaire est conservé amoureusement dans cet état par la fondation Berliet de Lyon, et la reproduction en résine de Perfex est assez fidèle à l'original. Toutefois, l'imitation des parties bois aurait pu être plus proche de la réalité, tout comme le feu arrière sur la plaque d'immatriculation que nous aurions aimé en pièce rapportée plutôt qu'en décalcomanie. En tout cas, ne boudons pas notre plaisir de pouvoir acquérir cet utilitaire d'avant-guerre qui, très rapidement, sera diffusé par Perfex en déclinaison "Vins, bois et Charbons" avec caisse de vins (sans bâche) sous la référence 906.

un PTAC allant de 3,5 à 6,5 tonnes. Principalement utilisés par les administrations, dont la DDE, les Renault B 4x4 sont peu présents au sein de l'armée, excepté en outre-mer. Par contre, on les retrouve en nombre chez les pompiers et les grandes entreprises comme EDF ou la SNCF, et la gendarmerie s'en sert encore de nos jours en outre-mer. Perfex nous offre deux versions Gendarmerie de transport de troupes parfaitement réalisées, peintes en bleu (nous avons un doute sur sa véracité !) ou en kaki. Un grand bravo, surtout pour le réalisme de la partie arrière !



Volkswagen T1 van tôlé

Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 76VWS007CC - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Coca-Cola - **Prix :** 9 euros.

Coca-Cola est implanté avec succès en Allemagne depuis 1929, c'est même là-bas que fut inventé l'autre soda fort de la marque américaine en 1940 : le Fanta. Ce Kombi se déplaçait sur les fêtes et foires. Aujourd'hui encore, il est visible sur quelques manifestations, accompagné d'une remorque "frigo" hélas absente sur notre miniature dont la décoration est incomplète. Ainsi, le logo VW avant aurait dû disparaître au profit de celui de la marque de soda et l'avant de la galerie aurait dû recevoir un marquage "Classic Catering Service". De plus, il est totalement improbable que ce fourgon n'ait possédé aucune inscription sur sa partie arrière.



Volvo 240 GL break 1986

Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155171410, 155171411 et 155171480 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert métallisé, rouge ou blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** police de Suède - **Prix :** 91,95 euros (99,95 euros pour la version police).

Minichamps commercialise ce break sous trois variantes de décoration, toutes plus belles les unes que les autres et vendues à un prix qui reste raisonnable. Ces trois miniatures sont en zamak avec châssis plastique et ne disposent hélas d'aucune partie ouvrante. Dommage aussi pour l'absence d'immatriculation, sauf sur la déclinaison police. Enfin, la version "Polis Sweden" est un peu plus chère car la finition a demandé un peu plus de travail. En tout cas, ces trois nouveautés sont particulièrement séduisantes !

DISTRIBUTEURS

AutoCult, Avenue 43, Rio, Best models (GE-MINI) : 04 74 03 52 28.
Laudoracing : 03 89 67 21 33.
Greenlight, Oxford, Perfex, Model Car Group, Ixo, Schuco, Troféu, Solido (Momaco) : 01 43 76 44 15.
T2M pour Minichamps : 03 87 29 25 20.

Tout de rouge vêtues

Par Jean-Luc Delvaux



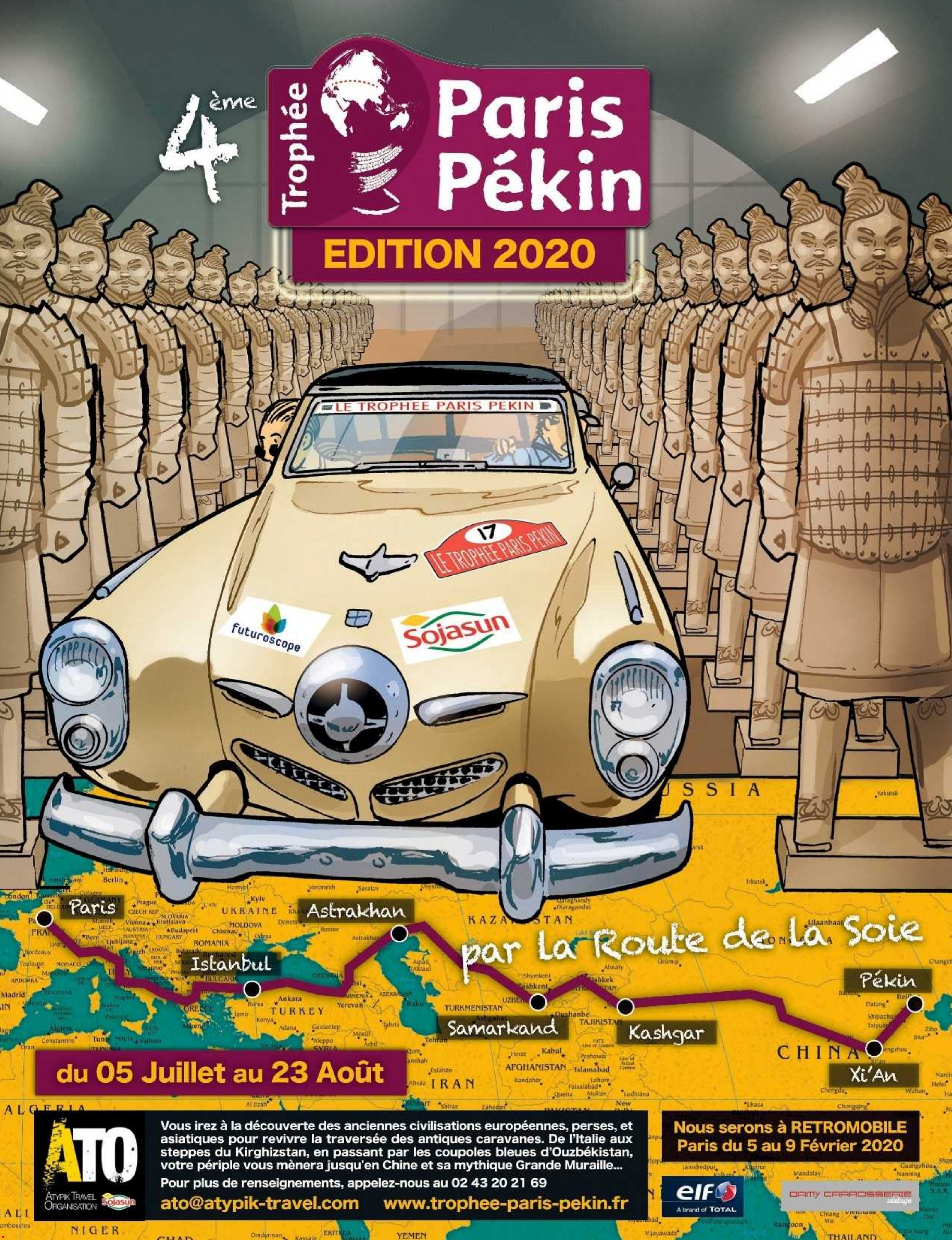
JE PENSAIS QUE VOUS EFFECTUIEZ VOTRE TOURNÉE AVEC LES RENNES...

IL Y A BIEN LONGTEMPS QUE JE SUIS PASSÉ AUX "RENNES" SUR ROUES... ENTRE NOUS, AVEC TOUS CES CADEAUX À DISTRIBUER, C'EST PLUS PRATIQUE QUE MES FIDÈLES COMPAGNONS ET LEURS TRAINEAUX... REGARDEZ, IL N'Y A QUE DES "CLASSIQUES", PRESQUE NEUFS, ILS NE SERVENT QU'UNE FOIS PAR AN... AH, LE MÉTIER DEVIENT DIFFICILE, HEUREUSEMENT QUE JE CROIS EN MOI... AVEC TOUTES CES ZONES À ÉMISSIONS RÉDUITES, CELLES QUI SONT PIÉTONNES, LA DISPARITION DES CHEMINÉES, LA SOPHISTICATION DES SYSTÈMES D'ALARME, ET BLABLABLA...

SUPER NOËL

149

J-L DELVAUX


4ème
Trophée
Paris Pékin
EDITION 2020
LE TROPHEE PARIS PEKIN
17
LE TROPHEE PARIS PEKIN
futuroscope
Sojasun
Paris
Istanbul
Astrakhan
Samarkand
Kashgar
Pékin
Xi'An
par la Route de la Soie
du 05 Juillet au 23 Août
Vous irez à la découverte des anciennes civilisations européennes, perses, et asiatiques pour revivre la traversée des antiques caravanes. De l'Italie aux steppes du Kirghizstan, en passant par les coupoles bleues d'Ouzbékistan, votre périple vous mènera jusqu'en Chine et sa mythique Grande Muraille...
Pour plus de renseignements, appelez-nous au 02 43 20 21 69
ato@atypik-travel.com
www.trophee-paris-pekin.fr
ATO
Atypik Travel Organisation
Sojasun
Nous serons à RETROMOBILE
Paris du 5 au 9 Février 2020
elf
A brand of TOTAL
DAMY CARROSSERIE vintage